

49

1274

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU

PO KRAJU

III SYMPOZJUM HISTORII LOTNICTWA W KRAKOWIE

Staraniem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie oraz Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich odbyło się 16 listopada br. w Krakowie III Sympozjum Historii Lotnictwa. Sympozjum przewodniczył prezes Aeroklubu Krakowskiego mgr Roman Jaworski. Wzięli w nim także udział wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr inż. Aureliusz Misiołek.

Tematem III z kolei Sympozjum Historycznego było zabytkownictwo polskie. Referaty wygłosili: red. Tadeusz Mallinowski — „Polski wyczyn szybowcowy na tle rekordów światowych”, doc. mgr inż. Tadeusz Kestis — „Polskie eksperymentalne konstrukcje szybowcowe” i mgr inż. Wiesław Stafiej — „Polski dorobek naukowy w szybownictwie”.

W czasie przerwy w obradach uczestnicy sympozjum słyszeli kwiatów pod tablicą ku czci poległych lotników w krakowskim Muzeum.

KOLEJNY MI-6 DLA „INSTALU”

Przedsiębiorstwo montażowe „Instal” w Nowlesku wzbogaciło się o kolejny śmigłowiec typu Mi-6, a udźwigu ponad 10 ton. Umożliwi to pracownikom przedsiębiorstwa realizację wielu różnorodnych i pilnych usług dla przedsiębiorstw w całym kraju.

WSZYSTKO O WOSL W DĘBLINIE

Numer listopadowy (11/75) „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju” jest poświęcony Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Kosińskiego w Dęblinie. Dorobek naukowo-dydaktyczny powojennego 30-lecia szkoły omawia w nim komendant WOSL gen. bryg. pł. dr Józef Kowalski. O wychowaniu ideowo-politycznym podchorążych pisze ppłk dr Jan Celek. „Patron szkoły — wzorem osobowym jej wychowanków” — to tytuł artykułu ppłk. mgra Mieczysława Redzińskiego. Zyciorysy i działalność pionierów szkoły dęblńskiej znalazły odzwierciedlenie w artykule ppłk. dypl. nawia. Janusza Radłowskiego pt. „Pamięć o nich pozostanie zawsze żywa”. O współpracy WOSL z uczelniami wojskowymi i cywilnymi piszą płk doc. dr inż. Tadeusz Gajewski i płk mgr inż. Bronisław Mikolajuk. Poza tym ppłk mgr inż. Józef Dudek relacjonuje pracę naukowego kół podchorążych, a kpt. mgr Kazimierz Żegolek publikuje artykuł pt. „Szkola Orła w oczach gości”. Część historyczna numeru zamyka artykuł „Co mi dała Wyższa Szkoła Lotnicza”, w którym apeluje się do wychowanków Szkoły, aby zechcieli zapoznać się z kompendium wiedzy o swojej szkole i pisać artykuły-wspomnienia, wzbogacające chlubne tradycje dęblńskiej uczelni. W drugiej części numeru 11/75 „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej

Kraju” znajdują się sylwetki zasłużonych dla dęblńskiej szkoły lotniczej, wykaz prymusów szkoły w latach 1945-1975 oraz kalendarium powojennego 30-lecia WOSL w Dęblinie.

DIAMENTOWE LOTY NAD TATRAMI

W Aeroklubie Tatrzzańskim w Nowym Targu zaczął się jesienno-zimowy sezon lotów po diamentowe przewyższenia. Odnajdujemy więc plawę diamentów wysokośćowe. Uzyskali je piloci Aeroklubu Łódzkiego: Zbigniew Opocki (3200 m), Leszek Bartczak (3300 m) i Bronisław Barański (3600 m) oraz pilot miejscowego aeroklubu Bronisław Budzyń (6000 m).

ŚMIGŁOWIEC REANIMACYJNY DLA POZNANIA

Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu otrzymał do eksploatacji nowy śmigłowiec Mi-2, wyposażony w niezbędne urządzenia reanimacyjne. Ostatnio wybudowane w Poznaniu szpitala przy ulicach Łutyczej i Szpitalnej zostały wyposażone w lądowisko dla śmigłowców. Lądowisko takie będzie również na terenie nowego Szpitala Kolejowego w Puszczykowie koło Poznania.

CORAZ WIĘCEJ SAMOLOTÓW W PEGERACH

Kilkuletnie wykorzystywanie samolotów i śmigłowców do prac w naszym rolnictwie przyniosło bogate doświadczenia. Musimy je mieć, istotne przy pracach w rolnictwie walory techniczne, mogą wykonywać niezbędne zabiegi szybkiej i precyzyjnej. W warunkach intensywnego gospodarki rolnej ma to decydujący wpływ na wysokość plonów. Nic też dziwnego, że usługi agrolotnicze cieszą się wielkim powodzeniem w Państwowych Gospodarstwach Rolnych, które wynajmują samoloty, na zasadzie czarteru, na cały rok. W 1976 r. Państwowe Gospodarstwa Rolne pragną wynająć ogółem 112 samolotów do prac agrolotniczych, by przy ich pomocy wykonać zabiegi agrotechniczne na obszarze półtora miliona hektarów.

WYSTAWA KOSMICZNA W OLSZTYNIE

W Planetarium Lotów Kosmicznych w Olsztynie otwarta została 7 listopada wielka wystawa pt. „Międzynarodowa współpraca w badaniach Kosmosu”. Przygotowana ona została przez Muzeum Techniki NOT w Warszawie i PTA i eksponowana była po raz pierwszy w stolicy. Wystawa ta czynna będzie w Planetarium olsztyńskim do połowy stycznia 1976 r.

A. DANKOWSKA PIERWSZA W „PROGACH I BARIERACH” TV

W popularnym telewizyjnym programie „Progi i Bariery” (realizacja Mariusz Walter), nadany w programie I TV w niedzielę 23 listopada br., zwyciężyła nasza znakomita szybowniczka Adela Dankowska z CWL Leszno, która potrafiła najdłużej zainteresować jury barwą opowieści o swej karierze w szybownictwie i lotach rekordowych.

Ze znacznie mniejszym uznaniem jury spotkała się w tym programie wystąpienie i opowiadanie pilota lotni z Nowego Sącza.

„OGAR” W AEROKLUBIE MIELECKIM

Aeroklub Mielecki otrzymał od WSK „PZL” w Mielcu do próbnego eksploatacji motoszybowiec „Ogar”, produkcji znanych Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej.

20 LĄDOWISK DLA ŚMIGŁOWCÓW W BESKIDZIE ŚLĄSKIM I ŻYWIECKIM

Beskidzka Grupa Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, która nawiązała współpracę z Zespołem Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach, wytyczyła i urządziła w Beskidzie Śląskim i Żywieckim około 20 lądowisk dla śmigłowców. Zlokalizowane one zostały w smyczkowych partiach gór.

WYDAWNICTWA

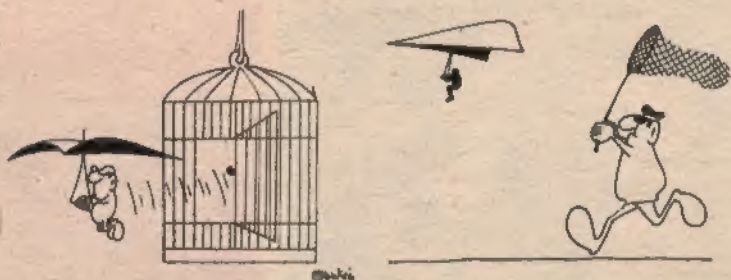
● W. BIEGANSKI — „Anthem”. Książka i Wiedza — 1975. Rada Ochrony Pamiątek Walki i Męczeństwa. Biblioteki Pamięci Pokoleń. O i Polskiej Samodzielnej Brygadzie Spadochronowej i jej udziale w słynnej bitwie pod Anhem w 1944 r. Str. 176, cena 20 zł.

● KRZYSZTOF CIESLAK — „Samolot myśliwski AVIA B.534”. Wydawnictwo MON — 1975. Z serii „Typy Broni i Uzbrojenia” (zeszyt nr 34). Prezentacja czechosłowackiego samolotu myśliwskiego. Str. 16, cena 7 zł, nakład 30 000 + 350 egz.

ZGONY

10 listopada 1975 zmarł, w wieku 71 lat, JÓZEF KUBIT, nauczyciel, zasłużony działacz polskiego lotnictwa sportowego, członek Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim w Katowicach, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Z TEKI W. FUGLEWICZA



W NASTĘPNYM NUMERZE

- SPADOCHRONY Z LEGIONOWA
- SYMPOZJUM HISTORYCZNE W KRAKOWIE
- AEROKLUB NA GOŚCŁAWIU
- KONSTRUKTOR LOTNI „MONA-IV” ODPOWIADA CZYTELNIKOM
- BRONIĘ LAWICY

NASZA OKŁADKA:

Ryszard Jędrzejewski, ślusarz brygadzysta z WSK „PZL” Okęcie w Warszawie, delegat na VII Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

Zdjęcie: Aleksander Haber

NAHORYZONCIE

PROGI I BARIERY

Sądzę, że wszyscy sympatycy podniebnych sportów, którzy w niedzielę 23 listopada obejrżeli w Telewizji popularny program „Progi i Bariery”, mieli wiele powodów do zadowolenia. Przed szacownym, a wymagającym jury stanęła ze swym „Jantar” nasza znakomita pilotka Adela Dankowska, by opowiedzieć o swej wielkiej życiowej przygodzie — szybownictwie. A dodajmy, że bieżący sezon był dla niej wyjątkowo obfity w sukcesy: zwycięstwo w międzynarodowych zawodach kobiet, 3 rekordy międzynarodowe i 7 rekordów krajowych. Dodała do nich jeszcze jeden — zwycięstwo w listopadowych „Progach i barierach” w Telewizji Polskiej. Pogratulować.

Zaczęła Dankowska występ w Telewizji, przed wielomilionową widownią — co zrozumiałe — z pewną treścią, ale dość szybko skrępowanie minęło. Opowiadała o swej szybowcowej karierze tak zajmująco i z takim wdziękiem, że urzekła nie tylko jurorów, ale — myślę — wszystkich, którzy ją tej niedzieli w Telewizji oglądali i słuchali. Mało jej było regulaminowych 20 minut, mogła mówić jeszcze dłużej, wszak nie dokończyła opowieści o swym rekordowym przelocie po trasie trójkątą 769 km. W gronie kilkunastu konkurentów Dankowska okazała się najlepsza. Jej sukces osobisty w TV był i naszym — sympatyków lotnictwa — sukcesem, ponieważ w tym telewizyjnym współzawodnictwie znakomita szybowniczka zapropagowała zarazem dobrze w kraju jedną z piękniejszych dyscyplin sportu lotniczego.

W tych listopadowych „Progach i barierach” w TV mowa była nie tylko o szybownictwie. Szczególnym trafem w studio „wyglądował” także na lotni pilot z Nowego Sącza. (Przykro mi, że nie pamiętałem nazwiska, za co bardzo przepraszam). Moim zdaniem i jego występ w programie wy-

padł zupełnie dobrze, chociaż nie okazał się na tyle erudyty, aby zdobyć pełne uznanie jury swą opowieścią o lataniu na lotni. Ważne jednak jest to, że dzięki Telewizji rozpropagowano w ten sposób w całym kraju latanie na miękkołatach, czyli — jak to się u nas przywykło już nazywać — lotniach, które Aeroklub PRL zamierza w nowym roku uznać za nową dyscyplinę sportów lotniczych i wprowadzić oficjalnie do aeroklubów.

Przy tej okazji znany dziennikarz i publicysta Bohdan Tomaszewski wyraził pogląd, iż strasznie nie podoba mu się wyraz „lotniarstwo”. Mnie też nie. Lotnia, jak wiadomo, nazywano w Polsce na przełomie XIX i XX wieku skrzydła do latania. Więc pionier naszego lotnictwa, Czesław Tański, mówił i pisał o zbudowanych przez siebie skrzydłach nie inaczej jak lotnia, bo i człowieka usiłującego latać (lub latającego) nazywano wówczas dość często także lotniarzem. O ile wiem, znany pisarz i popularyzator lotnictwa, Władysław Umiński, użył u nas po raz pierwszy wyrazu „samolot” w jednej ze swych książek w końcu XIX wieku. Wyraz „lotnia” i „lotniarz” nie miały zbyt długiego żywota w naszym języku. Wyparły je cudzoziemskie „aeroplan” i „aeronauta”, które dają o sobie znać jeszcze niekiedy i dziś.

Moim zdaniem, sam wyraz „lotnia” jest do przyjęcia, nawiązuje bowiem do tradycji Tańskiego i chyba jest dobrym określeniem dla miękkołata. Już jednak jego odmiany — „lotniarz”, „lotniarstwo” itp. — bardzo rażą.

Zaczęłam od wystąpienia naszych lotników w Telewizji, a skończyłam na próbie rozważań językoznawczych. Jak z tego wynika, mamy i my swoje progi i bariery, także językowe.

Okarus

Myslą przewodnią wszystkich naszych poczynań w nadchodzącym pięcioleciu należy uczynić dążenie do podniesienia jakości pracy i warunków życia narodu. Na jakość chcemy postawić we wszystkich dziedzinach życia, w działalności społecznej i gospodarczej, partyjnej i państwowej, w nauce i oświacie, kulturze, w pracy każdego człowieka, każdego zespołu. Z praktyczną realizacją tej zasady wiążemy nadzieje na uruchomienie rezerw i uzyskanie wyższych od założonych w planie na lata 1970–1980 wyników społeczno-gospodarczych.

EDWARD GIEREK



W ŚRÓD delegatów na VII Zjazd PZPR, wybranych na warszawskiej konferencji partyjnej, znalazł się przedstawiciel Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL” Okęcie w Warszawie, 33-letni ślusarz-brygadzysta, RYSZARD JĘDRZEJEWSKI.

Do WSK przyszedł w 1959 r. jako 17-letni młodzieniec, absolwent zasadniczej szkoły zawodowej. Rozpoczął pracę na Wydziale Mechanicznym jako ślusarz. Szybko dał się poznać z jak najlepszej strony. Systematycznie doskonalił się w zawodzie, wreszcie zostaje brygadzystą. Jego brygada zdobywa wkrótce miano Brygady Pracy Socjalistycznej i należy do najlepszych w zakładzie. Wraz ze swoją brygadą Ryszard Jędrzejewski wykonuje m. in. elementy konstrukcyjne do samolotów oraz wyposażenie agrolotnicze.

— Produkcja lotnicza, oprócz fachowości i dokładności, wymaga przede wszystkim odpowiedzialności za efekty pracy — mówi Ryszard Jędrzejewski.

Syn warszawskiego brukarza od najmłodszych lat włącza się aktywnie do działalności społecznej i partyjnej. Bliskie są mu wszystkie troski i radości współtowarzyszy pracy, a także żywotne sprawy całej klasy robotniczej.

Od 1963 r. należy do PZPR. Już w 1966 r. jest członkiem egzeku-

tywy, potem II sekretarzem, a obecnie I sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR na Wydziale Mechanicznym. Od 1970 r. jest także członkiem Komitetu Zakładowego PZPR przy WSK „PZL” Okęcie. W 1971 r. był delegatem na VI Zjazd PZPR.

— Wszyscy wiemy, że dorobek naszego kraju w okresie między Zjazdami jest imponujący. W mniejszej, oczywiście, skali, ale również bardzo okazały jest w tym okresie dorobek załogi WSK „PZL” Okęcie. Plan 5-letni produkcji sprzedanej wykonaliśmy już w lipcu 1975 r., a do końca bieżącego roku nasza dodatkowa produkcja osiągnie wartość blisko pół miliarda złotych. Przypomnieć przy tym trzeba, że uż 85 proc. przyrostu produkcji jest wynikiem zwiększenia wydajności pracy. VII Zjazd naszej partii witamy wykonaniem czynu produkcyjnego, wartości dalszych 40 milionów złotych w cenach zbytu. Wszystko to możliwe było dzięki rzetelnemu wysiłkowi całej załogi — podkreśla R. Jędrzejewski.

Ostatnie pięciolecie w WSK „PZL” Okęcie charakteryzowało się dużą, bo średnio 20-procentową roczną dynamiką wzrostu produkcji. Sukcesywnie unowocześniano zakład, dynamicznie rosły średnie płace, oddano do użytku nowe obiekty produkcyjne i socjalne, podjęto produkcję m. in. nowego samolotu PZL-106 oraz nowych urządzeń agrolotni-

czych. Kilkakrotnie wzrosła też ilość obrobionych hektarów i wartość usług agrolotniczych, wykonywanych przez WSK „PZL” Okęcie w kraju i za granicą.

WSK „PZL” Okęcie stoi obecnie przed progiem zadań gospodarczych przyszłej pięcioletki. Projekt planu na lata 1976–1980 zakłada dalszą modernizację i rozwój przedsiębiorstwa jako wytwórni samolotów lekkich — wielozadaniowych i rolniczych — takich jak PZL-104 „Wilga” i PZL-106. Ponadto przewiduje się utrzymanie specjalizacji w produkcji śmigieł oraz części zamiennej do samolotów, jak również świadczenie usług agrolotniczych w kraju i za granicą oraz dalszy, dynamiczny wzrost zadań w zakresie eksportu sprzętu lotniczego i usług agrolotniczych.

Interesuje mnie — mówi Ryszard Jędrzejewski — wiele spraw, m. in. zaopatrzenie rynku w artykuły pierwszej potrzeby oraz rozwój budownictwa mieszkaniowego i usług. Także prze-

mysł lotniczy jako całość. Na VII Zjeździe chciałbym jednak pracować w komisji problemowej rolnictwa. Widzę bowiem jego wielką szansę w agrolotnictwie. Przykładowo samolot rolniczy — a mam tu na myśli przede wszystkim naszego PZL-106 — potrafi zastąpić, i to w najtrudniejszych okresach prac polowych, ok. 40 zestawów traktorowo-maszynowych i ok. 80 pracowników rolnych. Ze względu na możliwość wykonywania prac agrolotniczych w kraju przez ponad 100 samolotów daje to liczbę kilku tysięcy zestawów traktorowo-maszynowych i kilkunastu tysięcy pracowników rolnych.

Konieczność dalszego dynamicznego rozwoju agrolotnictwa wychodzi więc naprzeciw decyzjom partii i rządu, dotyczącym poprawy wyżywienia narodu w latach 1976–1980. I to jest pierwsza, chociaż nie jedyna sprawa, której chciałbym być rzecznikiem na VII Zjeździe naszej partii.

HEK

agrolotnictwo

SZANSĄ ROLNICTWA



Nowy polski samolot rolniczy PZL-106.



Zdjęcia: A. Haber (2).

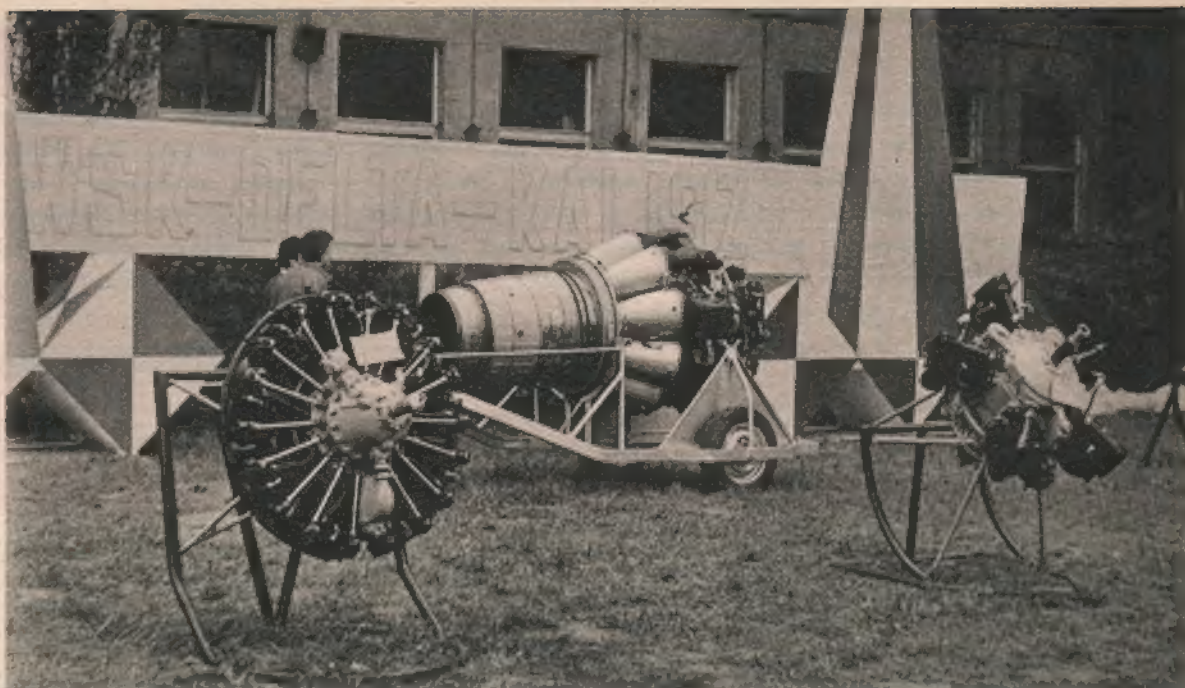
Delegat na VII Zjazd PZPR z WSK „PZL” Okęcie — Ryszard Jędrzejewski.

WYTWÓRNA Sprzętu Komunikacyjnego „PZL” w Kaliszu już obecnie jest monopolistą w dziedzinie produkcji lotniczych silników tłokowych i ich części. Równolegle rozwijana jest produkcja silników przepływowych. Jest to możliwe tym bardziej, że przedsiębiorstwo dysponuje nowoczesną hamownią, spełniającą wszystkie wymagania techniczne, a równocześnie wymogi ochrony naturalnego środowiska człowieka.

W okresie ostatnich pięciu lat (1971—1975) znacznie zmieniło się oblicze przedsiębiorstwa, jak również asortyment produkcyjny. Realizacja planów inwestycyjnych powodowała systematyczną rozbudowę wytwórni, w tym także parku maszynowego oraz wdrażanie najnowszych osiągnięć technologicznych. Właśnie w tym okresie oddano do użytku m. in.: nową halę produkcyjną, wspomnianą na wstępie hamownię silników, uruchomiono ośrodek przetwarzania danych w oparciu o zakupiony w ZSRR komputer R-20, zakupiono wiele nowoczesnych obrabiarek, w tym centrum obróbkowe japońskiej firmy Mitsubisi, oddano do użytku ośmiokondygnacyjny biurowiec itp.

W parze z dynamiczną rozbudową przedsiębiorstwa zwiększała się również produkcja. W porównaniu z rokiem 1970 wielkość jej wzrosła o ok. 90 proc. W tym samym okresie nie notowany dotąd poziom osiągnęła produkcja eksportowa. Wyroby kaliskiej WSK sprzedawane były do ZSRR, Węgier, Bułgarii, Francji, Anglii, Jugosławii, USA i wielu innych krajów świata. Na lata najbliższej pięcioletki przewiduje się dalszy wzrost eksportu do krajów socjalistycznych i kapitalistycznych. Gwarantują to coraz większe zamówienia kontrahentów zagranicznych, co jest dowodem wysokiego poziomu technicznego wyrobów wytwórni.

Ostatnie lata przyniosły znaczną poprawę warunków socjalno-bytowych załogi. W kaliskiej WSK robi się wszystko, aby pracownicy mieli jak najlepsze warunki pracy, opieki lekarskiej i wypoczynku. Przedsiębiorstwo corocznie dysponuje sześćdziesięcioma mieszkaniami dla swoich



Ekspozycja sprzętu lotniczego.

Zdjęcie K. Kordes

„PZL” W KALISZU I JEJ DELEGAT

pracowników, buduje stołówkę na 1300 miejsc, przychodnię zakładową, dom stażysty, żłobek i przedszkole oraz ośrodek wypoczynku sobotnio-niedzielnego. Stale rozbudowywane są ośrodki wczasowe i leczniczo-profilaktyczne w Międzyzdrojach, Kołobrzegu, Karpnikach, Przesece i w Ślesinie. Z roku na rok poprawiają się warunki pracy w wydziałach produkcyjnych, lokalizowanych coraz częściej w nowoczesnych halach i wyposażonych w coraz bardziej zautomatyzowany park maszynowy.

Wytoczne na VII Zjazd PZPR kreślą dalsze śmiałe perspektywy przedsiębiorstwa. Jednak o jego dalszym rozwoju, wzroście produkcji, jej nowoczesności będzie decydowała przede wszystkim załoga, w której skład wchodzi Andrzej Gilak — delegat na VII Zjazd PZPR.

★

Gdy przed 10 laty bramę Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Kaliszu przekroczył 19-letni wówczas Andrzej Gilak, przedsiębiorstwo niewiele przypominało dzisiejszego potentata przemysłu silnikowego.

Pierwszą swoją pracę rozpoczął na stanowisku tokarza. Jednocześnie uczył się w przyzakładowej zasadniczej szkole zawodowej, a po jej ukończeniu kontynuował naukę w Technikum Mechanicznym. Po uzyskaniu dyplomu technika awansował w 1968 r. na mistrza. Jednak po dwóch latach pracy na tym stanowisku powrócił do zawodu tokarza i jest mu wierny — jak sam powiedział — aż do dnia dzisiejszego. Obecnie należy do przodujących tokarzy wydziału, w którym pracuje.

Andrzej Gilak sprawdził się pod tym względem niejednokrotnie. Wiele razy dawał dowody poświęcenia. Można by o jego pracy napisać całą kronikę, w której każdy dzień znać świadomość celu, wysiłek i umiejętność pokonywania trudności.

Andrzej Gilak, członek partii od 1963 r., członek egzekutywy POP i OOP, jest jednym z najbardziej zasłużonych pracowników przedsiębiorstwa. Jak na

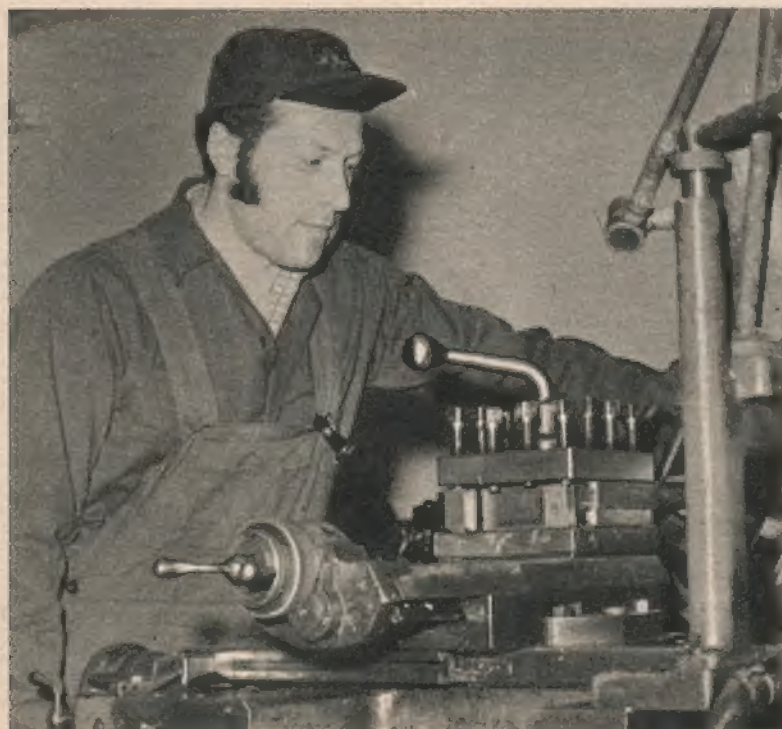
stosunkowo młody wiek ma sporo wyróżnień i odznaczeń m. in. List Pochwalny I sekretarza KC PZPR, Srebrny Krzyż Zasługi, srebrną i złotą Odznakę Przdownika Pracy Socjalistycznej, Odznakę Zasłużonego Pracownika WSK.

Andrzej Gilak wybrany został delegatem na VII Zjazd PZPR spośród liczącej ponad 1300 członków zakładowej organizacji partyjnej. Wyboru dokonano świadomie i trafnie. Jest człowiekiem zasłużonym w swojej pracy, sumiennym i prawym — po prostu jest wzorem dla załogi. Oto co mówi o najważniejszych zadaniach.

— Mobilizacja załogi wokół zadań produkcyjnych oraz partyjnej dyscypliny pracy, to główny cel. Szczególnie należy przeciwdziałać nierytmiczności produkcji, będącej konsekwencją nierytmicznych dostaw materiałów. Z tego bowiem wynikają problemy jakości produkcji, dyscypliny, wykorzystania czasu pracy i fluktuacji załogi. I o tym bym mówił, gdybym miał zabrać głos z trybuny zjazdowej. Dodabym jeszcze, że nie słowami osiąga się sukcesy, lecz pracą i dobrym przykładem, dowodzącym współodpowiedzialności za podjętą produkcję, rosnącej więzi z zakładem oraz poczucia obowiązku.

Takie jest credo życiowe Andrzeja Gilaka, delegata na VII Zjazd z kaliskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL”.

KAZIMIERZ METKO



Andrzej Gilak z WSK „PZL” w Kaliszu.

Zdjęcie: J. Montełatyc



Rozalia Borowcowa z WSK „PZL” w Rzeszowie.

Zdjęcie: A. Burek

WARUNKI P R A C Y

TO JAKOŚĆ NASZEGO ŻYCIA

JESZCZE kilka lat temu wydziały metalurgiczne były zaledwie częścią wartości produkcji — rzeszowskiej WSK. Dziś Zakład Metalurgiczny nie tylko dogania Zakład Mechaniczny, ale już niebawem obejmie przewodnictwo. Stało się to dzięki uruchomionej w 1974 r. nowej Odlewni Żeliwa, jednego z największych zakładów odlewniczych w kraju.

Rozalia Borowcowa pracuje jako ustawiacz placówki rdzeniarni Odlewni Aluminium — wydziału, który w latach pięćdziesiątych dał podstawę do rozwoju swych dwóch następców: wspomnianej już Odlewni Żeliwa i Odlewni Precyzyjnej. A „stara” odlewnia aluminium nie jest już wydziałem, którym można by było się zachwycać; przestarzałe urządzenia, ogólna ciasnota, braki

w wentylacji, przestarzała technologia. Nie oplaci się nawet modernizacja tego wydziału, produkcja przejdzie do nowego, tu natomiast będzie zakład remontowy urządzeń odlewniczych. Ale zanim to nastąpi, sami pracownicy zadbali o porządek, wyremontowali co się dało. Dzięki swej pracy mogą mówić o tym, że polepszyli się im w pewnym stopniu warunki pracy.

Ale wróćmy do naszej rozmówczyni, której na zakładowej konferencji partyjnej powierzono mandat delegata na VII Zjazd. Nie otrzymała go przypadkowo. Rozalia Borowcowa jest znaną działaczką społeczną, członkiem Komitetu Miejskiego i Zakładowego PZPR. Nieobce są jej sprawy produkcyjne, jako że pracuje w odlewni ponad 20 lat, a także sprawy miasta. Jest też bowiem

radną MRN, członkiem Podkomisji Prawa i Porządku. Nieraz aż dziw bierze, skąd kobieta znajduje czas na pełnienie tak wielu funkcji społecznych — ma przecież dom, rodzinę i pracuje zawodowo na różne zmiany. Wiadac, że po prostu dobrze umiała sobie ułożyć domowe życie.

„Mogę bez obawy i kłopotów poświęcić nieraz dużo czasu na pracę społeczną — powiedziała nam — bo wiem, że ludzie potrzebują pomocy. Na przykład sprawa przyjęcia dzieci naszych pracowników do żłobków i przedszkoli jest jedną z najtrudniejszych do rozwiązania. Problem mieszkań, usług i handlu też można by lepiej zorganizować. Jeżeli mowa o organizacji, to nie mało jest do zrobienia w tym

zakresie w naszym zakładzie. Chodzi o organizację stanowisk roboczych. Jeżeli robotnik będzie miał dostarczoną robotę i dobre narzędzia, to i dyscyplina poprawi się i należyte zostanie wykorzystany czas pracy. Sprawy te zostały ujęte w Wytycznych na VII Zjazd. W nich zapowiedziana jest dalsza poprawa warunków socjalno-bytowych. To cieszy. My kobiety przecież odczułyśmy najlepiej ulgę po przyznaniu nam wielu uprawnień. Wierzę, że wszystkie zapowiedziane w Wytycznych kierunki dalszej poprawy jakości pracy i warunków życia będą konsekwentnie realizowane, że uzyskamy jeszcze lepsze wyniki.

ZYGMUNT KLATKA

NA ZJAZD — Z DOROBKIEM ZAŁOGI

Już 3 października br. na Konferencji Zakładowej PZPR w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL” Warszawa II wybrano Jerzego Sobisza delegatem na VII Zjazd naszej partii. Dla 36-letniego tokarza precyzyjnego z Wydziału Mechanicznego było to duże wyróżnienie.

Jerzy Sobisz pracuje w WSK „PZL” Warszawa II nieprzerwanie od 1956 r. Po ukończeniu szkoły zawodowej była to jego pierwsza praca, której wierny jest do dziś. Tu doskonalił swoje umiejętności i podwyższał kwalifikacje. Od wielu już lat należy do najlepszych fachowców, którzy tak bardzo potrzebni są przy produkcji osprzętu lotniczego najwyższej jakości.

Potrąfi znaleźć czas na działalność społeczną. Członkiem PZPR jest od 1965 r. Tak jak przedtem w organizacji młodzieżowej i potem w związkach zawodowych, tak teraz działa aktywnie na niwie partyjnej. Obecnie jest II sekretarzem Oddziałowej Organizacji Partyjnej na Wydziale Mechanicznym, członkiem Komitetu

Zakładowego POP i członkiem Plenum Komitetu Dzielnicowego PZPR Warszawa Praga Południe.

Na VII Zjazd idzie jako reprezentant zakładu, który szczyci się pokaźnym dorobkiem kilkutyśięcnej załogi. Roczne tempo wzrostu produkcji w latach 1971—1975 wyniosło w przedsiębiorstwie średnio 12,5 proc. Wszystko wskazuje na to, że produkcja w 1975 r. będzie o ok. 80 proc. wyższa niż w roku 1970, przy zatrudnieniu wyższym zaledwie o 2,3 proc. Tak więc 80-procentowy przyrost produkcji zostaje osiągnięty aż w 97 proc. wydajnością pracy. Średnia płaca na jednego zatrudnionego netto wzrosła w tym pięcioleciu o ponad 47 proc., czyli przeciętnie o 1360 złotych miesięcznie. W uznaniu dobrych wyników produkcyjnych i ekonomicznych przedsiębiorstwa, z dniem 1 lipca br. przyznano dodatki stażowe tym wszystkim członkom załogi, którzy swoim zaangażowaniem i wydatną, wieloletnią pracą przyczyniają się do osiągania dobrych wyników produkcyjnych.

Wyniki WSK „PZL” Warszawa II świadczą o wysokim zaangażowaniu załogi w realizację trudnego i napiętego, ale realnego programu. Zadania produkcyjne na okres trzech kwartałów roku bieżącego wykonane zostały w 101,3 proc. Są one wyższe o 14 proc., niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Podkreślić przy tym trzeba, że cały przyrost produkcji w tym okresie osiągnięty został bez wzrostu zatrudnienia, czyli wydajnością pracy.

W dniu 30 września br. załoga WSK „PZL” Warszawa II zameldowała o wykonaniu planu pięcioletniego. Tak więc zadania pięcioletni zostały przekroczone o wartość produkcji całego czwartego kwartału br. Sukcesywnie wykonywane jest zobowiązanie załogi o wypracowaniu dodatkowej produkcji wartości 12 milionów złotych. Już dziś można z całą pewnością stwierdzić, że będzie ono w pełni zrealizowane.

Jerzy Sobisz zdaje sobie sprawę z zaufania, jakim obdarzyli go towarzysze pracy.

— Będę starał się godnie reprezentować na Zjeździe wszystkich ośmiuset towarzyszy z naszej organizacji partyjnej i całą naszą załogę, a także przemysł lotniczy — powiedział nam Jerzy Sobisz z WSK „PZL” Warszawa II, delegat na VII Zjazd partii.

(kb)

Jerzy Sobisz z WSK „PZL” Warszawa II.
Zdjęcie: „Drogowskazy”





POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ"

(8)

Henryk Kucharski korespondent własny z pokładu "Wilgi"

Niemal każdy, kto interesuje się bliżej lotnictwem sportowym, bywa w Lesznie Wlkp. co roku kilkakrotnie. Miejscowe Centrum Wyszczolenia Lotniczego lub według starej oraz bardziej znanej i właściwszej nazwy — Centrum Szybowcowe, przyciąga jak magnes. Odwiedziliśmy i my, nie po raz pierwszy w tym roku, leszczyńskie Centrum.

Leszczyńskie Centrum — zgodnie ze swym przeznaczeniem i spełnianą rolą — jest przede wszystkim Mekką szybowników. Pełno ich tu od wczesnej wiosny do jesieni, przez cały czas występowania termiki, którą można wykorzystać do bezsilnikowych przelotów. W sprzyjającą lataniu pogodę pustoszą pełne szybowców hangary. „Jantary”, „Cobry”, „Foki” i „Piraty” zaczynają swój podniebny halet który stał się już symbolem lotniczego Leszna.

Treningowe zgrupowania kadry juniorów i seniorów, zawody szybowcowe oraz turnusy wyczynowe pilotów z całego kraju wypełniają każdy sezon. Bogaty w osiągnięcia rok bieżący nie należał wcale do wyjątkowych. Ponad 8 200 lotów w czasie 12 700 godzin oraz 360 000 kilometrów przelotów, wykonanych na szybowcach, mówią same za siebie. W tych imponujących liczbach zawierają się m.in. 3 rekordy świata i 11 rekordów Polski, 42 przeloty ponad 500 km, w tym dwa przeloty docelowo-powrotne ponad 800 km, dwa trójkąty ponad 750 km i docel-powrót ponad 700 km. Wielu z blisko 400 szybowników, którzy latali w br. w Lesznie, startowało w organizowanych tu zawodach i mistrzostwach.

Impreza o najwyższej randze były niewątpliwie II Międzynarodowe Kobiety Zawody Szybowcowe, które zgromadziły na starcie



Główny budynek Centrum Szybowcowego w Lesznie Wlkp.

Leszczyńskie CENTRUM

w Lesznie czołowe szybowniczkę świata. Tu także rozegrano XX Szybowcowe Mistrzostwa Polski, IX Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiety i III Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Przez leszczyńskie Centrum przewinęli się wszyscy polscy szybownicy, którzy mają cokolwiek do powiedzenia w lataniu wyczynowym.

Suche kwitowanie największych nawet osiągnięć nie oddaje jednak olbrzymiego bogactwa przeżyć i wrażeń, atmosfery sportowej walki z rywalami, czasem i przestrzenią. Każdy z tysięcy lotów przynosił satysfakcję bądź niedosyt, zwycięstwo nad aurą, rywalami lub samym sobą. Latem na leszczyńskim lotnisku czuje się tę niepowtarzalność szerokiego oddechu szybownictwem, radość i pełnię życia. Centrum było świadkiem triumfu trzech Polek — Adeli Dankowskiej, Pelagii Majewskiej i Marii Popiołek w bezpośredniej rywalizacji z najlepszymi pilotkami świata. Tu zdobyli swe pierwsze tytuły mistrzów Polski — Julian Ziobro w klasie otwartej, Stefan Makne w klasie standard i Andrzej Śmielkiewicz wśród

juniorów. Do swych największych sukcesów nawiązała Maksymiliana Paszyc, wygrywając rywalizację w krajowych zawodach kobiet.

Z Leszna, na długich skrzydłach „Jantarów-1” i „Halnego”, startowali wielokrotnie po rekordy czołowi piloci. Największy plon zebrała Adela Dankowska, która w br. ustanowiła 3 rekordy świata i 7 rekordów Polski. Wartościowe rekordy kraju, po starcie z Leszna, ustanowili także Janusz Centka, Edward Popiołek, Henryk Muszczyński.

Jak na początku wspomniałem, leszczyńskie Centrum chociaż szybowcowe służy także, w miarę swoich możliwości, innym rodzajom działalności lotniczej i wyjątkowo pozalotniczej, przede wszystkim w okresie jesienno-zimowym. W roku bieżącym odbyły się w Lesznie także XVIII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne, mistrzostwa Polski modeli latających, dwa kursy mechaników lotniczych i kurs instruktorów szybowcowych, praktyka studentów z wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, okresowe sesje Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej i inne.

Warto jeszcze dodać, że CWL umożliwia także latanie szybowcowe pilotom zagranicznym — odpłatnie, za dewizy.

Na starcie XX Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie. Na pierwszym planie „Jantar-1”.

Zdjęcia: Bernard Koszewski (1) i Henryk Kucharski (5).



Znaczona sukcesami praca ośrodka, i to przez okrągły rok, wymaga ogromnego wysiłku całej 60-osobowej kadry pracowniczej Centrum. Od kilku lat prężnie kieruje ośrodkiem Stanisław Kolasz. W sprawach propagandowych skutecznie wspomagany jest on przez swą zastępczynię, Irenę Gzyl. Kadra instruktorskiej przewodzi od lat doświadczony Józef Dankowski, szef wyszkolenia i trener kadry narodowej. Instruktorzy lotniczy, to mieszkanka rutyny z młodzieżą: żywa historia CWL i wychowawca wielu pilotów Janusz Kolanowski, doświadczona Adela Dankowska, Ireneusz Dobczyński, Krzysztof Kalinowski, Janusz Centka, Andrzej Prawicki i Stanisław Wujczak. Wśród kadry technicznej jest wielu znakomitych i wszechstronnych fachowców. Ich kwalifikacje i ofiarność wystawiane są bardzo często na najcięższe próby, wynikające z codziennej działalności Centrum. Kilkadziesiąt myśliwców i kilkanaście samolotów, a także transport kołowy, zawsze są jednak sprawne na czas i gotowe do lotu bądź do drogi. Trudno tu wymienić wszystkich, którzy na to zaspokajają. Niech więc kilka przypadkowo wybranych nazwisk będzie świadectwem wysokiej oceny pracowników całego działu technicznego: szef techniczny Janusz Michor, mechanicy — Mieczysław Wilczak, Kazimierz Mikołajczyk, Witold Ponizi, Eugeniusz Czuczara i inni. Na wysoką ocenę zasługuje także personel administracyjny i gospodarzy CWL.

W leszczyńskim Centrum jak rzadko gdzie



Odprawa przed konkursem — znak, że w Lesznie odbywają się kolejne zawody szybowcowe.



Uczestniczki tegorocznych II Międzynarodowych Kobiecich Zawodów Szybowcowych w Lesznie. Od lewej: Adela Dankowska, Cvetko Klančnik-Belin (Jugosławia), Gabriel Litt (Belgia) i Gisela König (RFN).

można mówić o ofiarnym zespole ludzkim, którego codzienna praca leży u podstaw tegorocznych sukcesów.

Ośrodek może także zawsze liczyć na oddanych działaczy społecznych skupionych w Towarzystwie Przyjaciół Sportów Lotniczych. Do tradycji należy dobra współpraca ośrodka z władzami partyjnymi i administracyjnymi. Szczególną jednak troską otaczają CWL władze nowego województwa leszczyńskiego, z I sekretarzem KW PZPR Stanisławem Kuleszą i wojewodą Eugeniuszem Pacią. Centrum Szybowcowe jest też oczkiem w głowie Aeroklubu PRL, który na miarę swoich sił i środków stara się by Le-

szo spełniało dobrze swoje niełatwe zadania, by wszyscy, którzy korzystają z usług Centrum, wyjeżdżali z niego zadowoleni.

W roku bieżącym m.in. wybudowano stację paliw, wyposażono główny administracyjno-hotelowy budynek w nowe meble. Przeszła jednak działac sauna, a w przypadku deszczu przez niebezpieczne okna leją się do pokoiów strumienie wody. Ożywiona działalność Centrum powoduje, że 70 miejsc hotelowych nie zabezpiecza na ogół potrzeb. Podczas większych imprez wstępuje się więc dodatkowe łóżka poławie gdzie się da, m.in. na sali gimnastycznej. Takich spraw „przyziemnych”, wymagających rozwiązania jest więcej.

Z lotu ptaka leszczyńskie Centrum Szybowcowe wygląda bardzo okazale. Na skraju nowej stolicy województwa już z daleka

widać wielkie i gładkie jak stół zielone pole wzlotów, nowoczesny budynek administracyjno-hotelowy z wieżą kontroli ruchu, opodal „stary” murowany hangar z obszernymi pomieszczeniami zaplecza technicznego, dalej garaże oraz dwa metalowe, bliźniacze hangary i stacja paliw. Cieszą oczy ładne elewacje i świeża farba tynków. Jest też otwarty basen kąpielowy. Całość połączona betonowymi chodnikami oraz okolona kwiatnikami i zieleńcami dobrze świadczy o gospodarzach.

Leszczyńskie, to jeden z ważnych w kraju regionów rolniczych, to województwo produkujące w wysokotowarowej produkcji rolnej, ważny eksporter bydła hodowlanego, owiec i trzody chłownej. Stolica nowego województwa, Leszno, dla lotników całego kraju i zagranicy to także ważny ośrodek lotniczego życia i szybowcowa stolica Polski. Leszczyńskie Centrum Szybowcowe jest dobrą wizytówką swego miasta i regionu, a także całego naszego lotnictwa sportowego.

Wojewódzkie dziś Leszno, nie chcąc rezygnować z Centrum, mówi także coraz częściej o... Aeroklubie Leszczyńskim. Kilku-dziesięcioosobowa już grupa miejscowej lotniczej młodzieży i pracowników CWL oraz grono działaczy skupionych w Towarzystwie Przyjaciół Sportów Lotniczych stanowiłyby dobry załazek aeroklubu wojewódzkiego.

W każdym razie Centrum Szybowcowe nie powinno nie uronić ze swej dotychczasowej roli i znaczenia, a miejscowa młodzież powinna mieć szerokie możliwości uprawiania sportów lotniczych. Znając zapał i pracowitość działaczy oraz przychylność miejscowych władz jesteśmy przekonani, że leszczyńskie Centrum w dalszym ciągu dobrze będzie służyć regionowi i całemu lotnictwu.

Janusz Centka, instruktor lotniczy Centrum, szybowcowy rekordzista Polski.



Widok z wieży kontroli ruchu na hangary i lotnisko leszczyńskiego Centrum.



W sierpniu 1950 r. do biura Gminnej Rady Narodowej w Meiwi — wioski oddalonej o ok. 12 km od Lublina — wpłynęło zarządzenie ministra Przemysłu i Handlu tej treści: „Należy wykopać dwa ha kartofli i wykarczować pobliskie las należący do miejscowych rolników, gdyż tereny te są niezbędne do zbudowania zakładu i osiedla robotniczego.

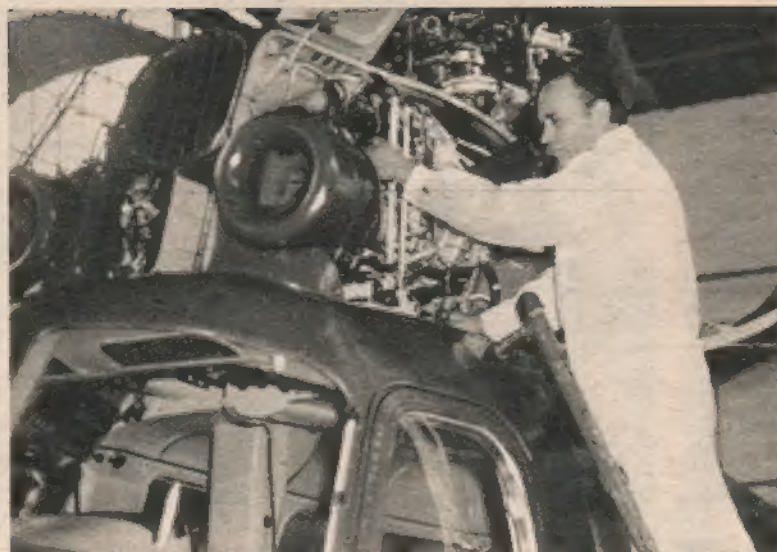
Taki był początek — pierwsze hale stawiane w lesie, błoto po kolana, baraki zamiast M-3 i ci, którzy tworzyli dzisiejszy dzień WSK i Świdnika — ludzie, zjeżdżający się z całej Polski, by tu właśnie szukać swego miejsca w życiu. Wśród tych, którzy przybyli w 1953 r., był Jan Urbańczyk — delegat załogi WSK „PZL” w Świdniku na VII Zjazd PZPR.

— Nie jestem zwolennikiem zbyt częstego oglądania się w przeszłość i roztrząsania tego co minęło — mówi Jan Urbańczyk. — Zboże rosnące tuż pod oknami nowych bloków, gumowce sprzedawane na talony, plecyki na węgiel drzewny, służące do ogrzewania hali w czasie zimy — to tylko elementy dodające wspomnieniom kolorytu. Z upływem lat następuje coraz bogatsze i bardziej szczegółowe przekazywanie wspomnień już nie tylko synom i córkom urodzonym w Świdniku, ale i wnukom. To co się wtedy liczyło i co wiązało ludzi z tym miejscem — to praca w przemyśle i w zakładzie, z fascynującym przymiotnikiem w tytule: lotniczy.

Młodego człowieka, jakim wtedy byłem, skusiła głównie nauka. Zafascynowanie pracą przyszło z czasem. Doskonaliłem swoje umiejętności, nabywałem doświadczenia, a tym samym wiązałem się z zakładem i ze środowiskiem. Praca nie była lekka, odpowiedzialność za rodzinę (żona i troje dzieci — każde z nich pracowało lub pracuje w WSK) mobilizowały do wysiłku i pokonywania trudności. To dawało satysfakcję i dzisiaj — bez obawy posądzenia mnie o patos — mogę powiedzieć, że jestem dumny, iż pracuję w takim zakładzie.

Przez tych dwadzieścia kilka lat osiągnęliśmy naprawdę dużo. Jest nasza wytwórnia producentem śmigłowców liczących się w świecie. Produujemy sprzęt dobry, o coraz lepszych parametrach i nowocześniejszych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Śmigłowce ze znakiem WSK służą lotnictwu sanitarnemu, rolnictwu, są w dyspozycji zakładów przemysłowych, żegluga morskiej, a nawet... telewizji.

Kończąc się pięćdziesiątka jest bardzo znacząca w historii naszego zakładu. Charakterystycznym jej znakiem jest stale rosnąca dynamika produkcji — w porównaniu do roku 1970 osiągnęliśmy wzrost o 81,3 proc. Jest to wskaźnik wzrostu produkcji wyższy od średniej krajowej i wojewódzkiej. Dostawa towarów na rynek wzrosła o 55,8 proc., a produkcja eksportowa o 61,3 proc. Tak duży wzrost produkcji osiągnęliśmy w głównej mierze dzięki wzrostowi wydajności pracy. Było to możliwe dzięki dobrej pracy całej załogi, dzięki coraz lepszej organizacji pracy, coraz bardziej nowoczesnemu uzbrojeniu w środki techniczne.



Jan Urbańczyk z WSK „PZL” w Świdniku.

— Dzień 21 lipca 1973 r. pozostanie w mej pamięci na długo. Wiąże się on bowiem z wydarzeniem, które było możliwe tylko dzięki osobistemu zaangażowaniu, samozaparcia i ogromnej pracy wielu ludzi: konstruktorów, technologów i załogi wydziału. Tego dnia po rocznych przygotowaniach

po VI Zjeździe KC PZPR 2 listopada 1972 r. Rozmowy z Zakładami Szybowcowymi w Bielsku-Białej przybrały już bardzo konkretne kształty harmonogramów przeniesienia produkcji „Pirata” do WSK. Warunkiem było uruchomienie produkcji w 1973 r. i wykonanie określonej

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

niach wystartował z lotniska pierwszy świdnicki... szybowiec „Pirat”. Tak więc WSK w Świdniku stała się nie tylko producentem i eksporterem śmigłowców, ale i szybowców.

Rozpoczęcie produkcji „Pirata” wiązało się ściśle z zagospodarowaniem rezerw produkcyjnych w zakładzie, a wniosek taki postawiła sama załoga. Całości przedsięwzięcia przyswilięcało „zielone światło” dla lotnictwa

planami liczby szybowców. Niejako „po drodze” załatwiono sprawę lokalizacji wydziału, przełamanie wiele kłopotów z zaopatrzeniem w biel lotniczą i sklejkę, zaadaptowano dokumentację konstrukcyjną i technologiczną. O ogromie przeprowadzanych prac świadczy już tylko jedna liczba: „Pirat” składa się z ok. 10 000 części, a każda z nich musi spełniać określone wymagania, gwarantujące nie tylko piękno



Stanisław Kocyla z WSK „PZL” w Świdniku.

sylwetki, ale przede wszystkim bezpieczeństwo pilota. Ten nowy produkt naszego zakładu zawdzięczamy takim ludziom jak Tadeusz Stroiński, Henryk Dec, inż. Roman Sopiński, mistrzom: Leonowi Nazarukowi i Stefanowi Gumieniakowi i po prostu całej załodze wydziału, która potrafiła osiągnąć to, że pierwszy lot „Pirata” stał się sukcesem wszystkich zainteresowanych.

W mojej rozmowie z Janem Urbańczykiem nie zabrakło i dyskusji o tym co lepsze — śmigłowiec czy samolot. Chodziło o ich zastosowanie w rolnictwie do opryskiwania, opylania i nawożenia upraw. Na początku bieżącego roku utworzono bowiem w WSK wydział usług agrolotniczych. I tutaj inicjatywa wyszła od załogi — grupka zapaleńców stwierdziła pewnego dnia, że skoro produkujemy śmigłowce z aparaturą agro, to dlaczego nie mamy sami świadczyć usług dla rolnictwa — zakład ma przecież świetnych pilotów i mechaników. I tak w Kombinacie PGR w Kietrze rozpoczęła się wspólna nauka pilotów i rolników. Przede wszystkim wydano zdecydowaną walkę „chowacowi” czterozębnemu, podobniakowi i bukwiaćkowi, które są niezwykle groźnymi szkodnikami rzepaku. Zwycięstwo było pełne — nie tylko wyteplono szkodniki, ale i zaoszczędzono czas tak ważny w realizacji prac polowych, dyktowanych przez terminy wzrostu i rozwoju roślin. Używając śmigłowca do opryskiwań 1400 ha rzepaku, uporano się z tą pracą w ciągu 3 dni. Tradycyjną metodę trwałoby to pięciokrotnie dłużej i pracować by musiało 20 zespołów w układzie: traktor i opryskiwacz.

Do rytmu pracy rolników w okresie nasilenia prac polowych dostosowały się załogi. Dla rolnika ważne jest wykonanie prac we właściwym terminie — przeprowadzenie oprysków i nawożenia pogłównego przed kwitnięciem rzepaku, opylanie pszenicy aminopielikiem, zanim rośliny w procesie wzrostu uzyska drugie kolanko. Tego wszystkiego nauczyli się piloci od rolników. I była to nauka konieczna — nie zawsze bowiem to, co jest potrzebne dla prawidłowej pracy śmigłowca, odpowiada warunkom, jakich wymagają uprawy. Wspólna praca i wspólna nauka są gwarantem tego, że w roku przyszłym zastosowanie śmigłowca w pracach rolniczych w naszym kraju będzie już nie czymś nowym, ale praktyką tak codzienną jak praca kombajnów w czasie żniw. Potwierdzeniem tego jest podziękowanie Zjednoczenia Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarki Rolnej przesłane załozie WSK:

„Pragniemy przekazać serdeczne pozdrowienia i podziękowania załodze WSK w Świdniku, a w szczególności wszystkim pracownikom współpracującym z nami i pracującym dla nas oraz tym wszystkim, którzy dopomogli w pierwszych próbach i wdrożeniu śmigłowca do praktyki rolniczej. Naszym zdaniem fakt ten stanowi milowy krok naprzód w technice stosowania zabiegów ochrony roślin, a sam śmigłowiec Mi-2 będzie dla nas rolników orężem w walce o wyższe plony”.

MALGORZATA TARNOWSKA



SAMOLOTY PLL LOT

Jednym z zasadniczych czynników decydujących o nowoczesności przedsiębiorstwa transportu lotniczego jest sprzęt latający — samoloty, ich liczba, rodzaj napędu, charakterystyka typów. Najwięcej samolotów posiadał LOT w pierwszych latach po wojnie. Na przykład w 1950 r. dysponował on pokaźnym ilościowo parkiem maszyn latających, bo aż 46 samolotami. Cóż z tego, jeżeli aż 35 to Li-2 i C-47, które swoje najlepsze czasy spędziły na wojnie służąc do transportu wojska i sprzętu wojskowego. Zdolność przewozowa tych maszyn była — z dzisiejszego punktu widzenia — niezwykła.

Pierwszy okres zdecydowanej modernizacji samolotów LOTU to lata 1961—1965, kiedy do użytkowania wchodziły pierwsze turbośmigłowe Ily-18. Te czterosilnikowe samoloty, mogące zabierać ok. stu pasażerów na pokład i osiągające prędkość przelotową rzędu 650 km/h, stanowiły wyraźny skok w kierunku unowocześnienia naszych linii lotniczych. Wkrótce potem na linie zagraniczne i krajowe wchodził nowy typ samolotu z napędem turbośmigłowym — An-24. Ily-18 i Any-24 do dziś doskonale służą w przewozach tak międzynarodowych jak i krajowych. Ale już wtedy okazało się, że o nowoczesności mogą mówić przede wszystkim te towary, które eksploatują samoloty odrzutowe. Pierwsze samoloty tego typu — Tu-134, weszły do służby w LOCIE w latach 1968—69. Był to jednak mały zastrzyk nowoczesności, bo główną pracę przewozową wykonywały w dalszym ciągu Ily-18, Ily-14, i Any-24. Średnia prędkość przelotowa na liniach zagranicznych w 1970 r. wynosiła 589 km/h, a na liniach krajowych 340 km/h. W związku z użytkowaniem na liniach zagranicznych również małych samolotów An-24, średnia liczba osób przewożonych w samolotach wynosiła w tym okresie niespełna 40 osób.

W 1971 r. zapadły niesłychanie ważne dla LOTU decyzje na-

czelnych władz partyjnych i rządowych, odnośnie zakupu nowoczesnych, dalekodystansowych samolotów Il-62. Rozpoczęły się rozmowy z naszym radzieckim dostawcą i niedługo później w Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie dyrektor PLL LOT mgr inż. W. Wilanowski podpisał, wspólnie z przedstawicielami centrali handlowej, kontrakt na zakup trzech samolotów.

Dla LOTU rozpoczął się niesłychanie ważny etap przygotowań do ich eksploatacji. Il-62 stanowił mianowicie skok w kierunku nowoczesności. W porównaniu z dotychczas posiadanymi samolotami zmiany były duże — nie tylko w pojemności (dotychczas największe Ily-18 zabierały po 100 pasażerów, zaś Ily-62 obliczone zostały na 162—168 osób), ale przede wszystkim w nowoczesności konstrukcji. Trudno było porównać wyposażenie elektroniczne nowych samolotów ze skromnym wyposażeniem dość powolnych jeszcze wówczas w LOCIE Ilów-14.

W marcu i kwietniu 1972 r. LOT otrzymał pierwsze dwa samoloty Il-62. Trzeci z zamówionych samolotów dostarczony został w marcu 1973 r. Samoloty te otrzymały imiona słynnych Polaków: Mikołaja Kopernika, Tadeusza Kościuszki i Fryderyka Chopina. A oto kilka podstawowych danych o tych samolotach: rozpiętość skrzydeł — 43 m, długość — 53 m, wysokość od ziemi do szczytu statecznika pionowego — 12 m, maksymalny ciężar do startu — blisko 162 tony, maksymalny udźwieg handlowy — 23 tony, prędkość przelotowa — 800—900 km/h. Liczba miejsc pasażerskich — 162.

Modernizacja parku samolotowego nie zakończyła się na 3 Ilach-62. Wkrótce potem zamówiono dwa dalsze samoloty tego typu oraz trzy odrzutowce średniego zasięgu typu Tu-134A. Te nowe samoloty weszły do eksploatacji w 1974 r. Było to zakończenie pierwszego etapu gruntownej modernizacji samolotów PLL LOT. Obecnie LOT posiada samoloty wyłącznie z napędem

odrzutowym i turbośmigłowym. Pozwala to na znaczne usprawnienie gospodarki materiałami pędnymi, gdyż wszystkie latają na lotniczej nacie. LOT ma obecnie w zasadzie tylko cztery typy samolotów: turbośmigłowe An-24 i Il-18 oraz odrzutowe Tu-134 (i Tu-134A) oraz Il-62. Ta mała liczba typów samolotów jest dla przedsiębiorstwa bardzo korzystna. Im mniej typów, tym mniejsze zapasy części zamiennych, tym mniej skomplikowana obsługa, tym łatwiej jest przeszkolić pracowników.

Park samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT składa się obecnie z pięciu samolotów dalekiego zasięgu Il-62, ośmiu Tu-134 i Tu-134A, ośmiu Il-18 i siedemnastu An-24.

Czy jest to liczba wystarczająca? Już nie. Dynamiczny wzrost przewozów i coraz wyższe wymagania klientów zmuszają do wycofywania z prestiżowych linii samolotów z napędem turbośmigłowym. Dzisiaj samoloty Il-18, świetne, ale niestety nieco przestarzałe, wykonują jeszcze poważny procent pracy przewozowej. Niedługo trzeba będzie zastąpić je nowszymi samolotami (one wówczas przejdą do obsługi lotów czarterowych i na trasy krajowe). Na ich miejsce wejdą nowe samoloty. Przewiduje się w niedługim czasie dostawę dwóch dalszych Il-62. Problemem pozostaje jednak obsługa linii średniego zasięgu. Tu-134 stają się już za małe. Wiele nadziei pokłada LOT w zbudowanym i oblatanym już samolocie Jak-42. Te 100—120 miejscowe samoloty byłyby bardzo przydatne na linie krajowe i krótkie trasy międzynarodowe. Być może, że zakupione zostaną nowe, jeszcze inne samoloty. Zapoczątkowana w styczniu 1971 r. modernizacja parku samolotowego Polskich Linii Lotniczych LOT trwa i jesteśmy przekonani, że już w niedługim czasie postawi LOT na równi z jego najważniejszymi konkurentami na trasach międzynarodowych.

HENRYK ŻWIRKO

zjednoczyć SIŁY i środki

WIKTOR WIONCZEK

Jak już informowaliśmy, 10 listopada br. odbyła się w ramach dyskusji przed VII Zjazdem PZPR narada aktywów partyjno-społecznego lotnictwa cywilnego, zorganizowana z inicjatywy organizacji partyjnej Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego. Pełna rzeczowość i żarliwego zaangażowania dyskusja przyniosła w efekcie ponad pięćdziesiąt postulatów i wniosków, które bądź to przedłożone zostaną kompetentnym organom partyjnym i państwowym, bądź staną się przedmiotem pracy wszystkich zainteresowanych, dyrekcji i organizacji partyjnych. Za naczelną dewizę tej pracy można już dziś uznać wyrażone podczas narady przekonanie, że jeśli jedna z tez na VII Zjeździe partii głosi, iż celem naszym jest „umocnienie pozycji Polski w Europie i świecie”, to odpowiedni w tym udział musi mieć także lotnictwo.

„ZIELONE ŚWIATŁO” W ODCIENIACH

Pracują wszyscy zbierający głos w dyskusji nowiżnawcy do Uchwały VI Zjazdu, podkreślając jej ogromny wpływ na sukcesy szczególnie widoczne w transporcie lotniczym, co zresztą było główną intencją twórców Uchwały. Dobrze się jednak stało, że Uchwała to pobudziła wyobraźnię i wywołała wiele nowej energii oraz ambicji we wszystkich rodzajach oraz na wszystkich odcinkach lotnictwa cywilnego. W konsekwencji lotnictwo to zaczyna być coraz wyraźniej widoczne w poszczególnych dziedzinach i gałęziach gospodarki narodowej. Na uzasadnienie tych tez przytoczona w dyskusji wiele przekonujących przykładów. Równocześnie jednak przypomniano, że daleko nam jeszcze do całkowitego porzucenia się na łaskę i niechęć wszystkich zaniechań i zaległości, z jakimi weszliśmy przed czterema laty w „zielone światło”. Balast ten dawał i daje znać o sobie nawet w postaci wciąż jeszcze zbyt ochronniczego myślenia w niektórych placówkach i instytucjach, z działanością których związane są — mniej lub bardziej bezpośrednio — losy lotnictwa cywilnego. Stąd „zielone światło” miało na poszczególnych kierunkach i odcinkach działania różną intensywność i odcienie. Dla przykładu: Uchwała VI Zjazdu m.in. stwierdza, że „konieczna jest opracowanie przez organy planowania perspektywicznego planu rozwoju transportu lotniczego w powiązaniu z rozwojem handlu zagranicznego”. Jak poinformował jeden z uczestników dyskusji, plan taki jest, ale, niestety, nie zatwierdzony. O opinionym działaniu można także mówić na marginesie przeszkód, jakie rodzą się na drodze przygotowań do utworzenia cywilnej szkoły pilotów i innych specjalistów lotniczych, ale mówiąc już o szczególnych oporach w realizacji podjętej już swego czasu decyzji o integracji lotnictwa cywilnego.

NIE MA ODWRÓTU OD SAMOLOTU

Te — skąd inąd znane już — hasła podjęto na marginesie rozważań o zadanach i perspektywach rozwoju agrolotnictwa. Ostatnimi laty nastąpiła wręcz eksplozja zapotrzebowania na tego rodzaju usługi. W PGR-ach samolot traktuje się już jako jedną z najbardziej wydajnych i ekonomicznych w eksploatacji maszyn. Doniosłą rolę do spełnienia mają też samoloty dyspozycyjne: zwłaszcza w wołce o jak najszybsze wykorzystanie coraz droższego społeczeństwa czasu. Stąd m.in. postulat skoncentrowania lotniczego sprzętu dyspozycyjnego w sposób gwarantujący jego lepsze i powszechniejsze wykorzystanie.

DOKOŃCZENIE NA STR. 10



RZECZ W ZAUFANIU

WAŻNĄ rolę w systemie wytwórczym silników lotniczych odgrywa jakość kół zębatach, stożkowych i innych oraz dokładna obróbka korpusów silników i przekładni. W tych ważnych pracach specjalizuje się wydział mechaniczny, oznaczony w rzeszowskiej WSK „PZL” nr. 54. Stale tu przybywa nowych wysoko wydajnych maszyn, tu m. in. pracują pierwsze

w polskim przemyśle — japońskie centra obróbkowe. A ponieważ wydział nie jest z gumy, więc ciasnota tu niepomiarowa.

Ale już za kilka miesięcy wydział przeniesie się do nowej hali, która w dużym stopniu rozładuje tę wielką ciasnotę i pozwoli w jednym ciągu ustawić wszystkie maszyny, które „gościnnie” zamontowane są również w innych wydziałach. Dla celów produkcji

Posel na Sejm, Aleksander Gajdek, delegat na VII Zjazd PZPR z WSK „PZL” w Rzeszowie.

Zdjęcie A. Burek

zagospodarowano niemalże każdy wolny kącik. Nic więc dziwnego, że kiedy szukałem posła na Sejm PRL, członka Egzekutywy KW i KZ PZPR, członka Głównej Komisji Rewizyjnej PZPR — Aleksandra Gajdka, któremu 17 października br. zakładała organizacja partyjna powierzyła mandat delegata na VII Zjazd — nie mogłem go spotkać w hali głównej. Ale wystarczyło podać jego nazwisko, a każdy pracownik bez trudu pokazał betonowy budynek, w którym mieści się placówka traserska wydziału 54, gdzie kieruje swoją brygadą delegat i poseł rzeszowskiej WSK.

Zastajemy go właśnie przy pracy. Wraz ze swymi współpracownikami cierpliwie wyznaczał miejsca, gdzie w odlewach zostaną wywiercone otwory mocujące całość urządzeń przekładni. Jego koledzy już przyzwyczaili się do częstych wizyt u swego przełożonego, bo natychmiast przejmują jego obowiązki, a sam zainteresowany chętnie dzieli się z nami swymi radościami i kłopotami.

Zaufanie kolegów, przełożonych i środowiska, w którym się pracuje, tyle — jest najcenniejszą nagrodą za trud i wysiłek. Tej satysfakcji doznałem po raz pierwszy, kiedy wręczono mi mandat posła i teraz po raz drugi, gdy zostałem wybrany delegatem na Zjazd — mówi A. Gajdek.

Rozmawiamy o wszystkich sprawach związanych z życiem lotniczego zakładu, o rozbudowie Rzeszowa, który niemalże z dnia na dzień zmienia swoje oblicze. Traser z wydziału 54 pełniący funkcję ustawiacza, noszący do-

datkowo tytuł Przewodnika Pracy Socjalistycznej, z 9 (najwyższą) grupą zaszczerowania, nie ma w sobie nic z dumy pośleskiej. Często nas „Sportami”, w rozmowie nie dobiera gładkich słów.

— Pracuję w rzeszowskiej WSK od czerwca 1952 r. Do partii wstąpiłem w 1954 r. Tu zdobyłem kwalifikacje zawodowe, tu uczyłem się dobrej i dokładnej lotniczej roboty, tu też zaraziłem się społeczną działalnością. Tu przeżywałem swoje osobiste sukcesy i porażki.

Podkreśla, że ważną sprawą w naszym życiu jest jakość pracy. W rzeszowskim zakładzie ta jakość pracy nie jest słowem obcym. Tu nie może być miejsca na niedokładność, na zmyślenie kontroli, na „przeszmuglowanie” do dalszej obróbki niesprawnej części. Silnik lotniczy musi być urządzeniem niezawodnym. Samolot to nie samochód. Na skraj szosy nie można zjechać dla usunięcia usterki...

Aby ta jakość pracy była jeszcze większa, poseł uważa, że dla przemysłu lotniczego winny być stworzone jeszcze lepsze warunki pracy, lepsze, wysoko wydajne urządzenia i maszyny, lepsze warunki mieszkaniowe (prawie 2000 osób oczekuje w WSK na swój „mały kącik”). Przemysł lotniczy wyznacza bowiem całe „maszynowce” kierunki nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych i usprawnień technologicznych. Wielki rozwój branży lotniczej nastąpił po VI Zjeździe. Ten trend na pewno utrzyma VII Zjazd partii — dodaje na zakończenie naszej rozmowy A. Gajdek.

ZYGMUNT KLATKA

ZJEDNOCZYĆ SIŁY I ŚRODKI

Nie ma odwrotu od samolotu przede wszystkim w transporcie i komunikacji. I to nie od samolotu w ogóle, lecz od samolotu dobrego, tj. maksymalnie przystosowanego do charakteru naszych usług i eksploatowanych tras lotniczych, umożliwiającego pominięcie wszelkich eksperymentalnych etapów w eksploatacji, gwarantującego bezawaryjność lotów i nie stwarzającego kłopotów z częściami zamiennymi. Najpilniej damoż się unowocześnienia park samolotów średniego zasięgu dla obsługi tych linii, na których obecnie eksploatowane samoloty są bądź to nie dość pojemne, bądź należą do gorszej już generacji, a których nie można zastąpić nowoczesnymi, lecz dalekoduszowymi samolotami H-62. Jest to zadanie na tyle ważne i ambitne, że w ostatnich latach nastąpiła już poważna modernizacja taboru latającego, w wyniku czego udział samolotów odrzutowych w ogólnej pracy przewozowej PLL LOT wzrósł z 20 proc. w 1971 roku do 56 proc. w roku 1974. Dalsza modernizacja musi więc być równoważna z poważnym skokiem jakościowym. Za okazność sprzyjającą zarówno modernizacji sprzętu jak i dalszemu rozszerzeniu usług w transporcie lotniczym należy przede wszystkim uznać sposób roztoczenia akcentów w planie gospodarczym kolejnej pięcioletki. Chodzi tu zwłaszcza o akcent preferujący obroty handlowe z zagranicą oraz eksport usług. PLL LOT, które zebrały już na tym odcinku sporo doświadczeń, mają szansę dalszego uaktywnienia się na tym kierunku.

POTRZEBA WIELKICH I MAŁYCH KROKÓW

„Zielone światło” dla lotnictwa, zapalone na VI Zjeździe partii, pali się dalej. Stąd postulat, by — podobnie jak na VI Zjeździe — obarczone zostało ono konkretnymi zadaniami również w uchwale VII Zjazdu. Zwłaszcza że w praktyce nakłady finansowe na jego rozwój świadczą o przyznawaniu dość nadeł poważnej wagi. Dowodem tego może być chociażby fakt, że wysokość tych nakładów prze-

widziana na następna pięcioletkę przewyższa znacznie łączną kwotę z dwóch poprzednich pięcioletek. Jest to już sporo, ale wciąż jeszcze mało wobec wieloletnich zaniedbań i nowych, wyższych potrzeb. Wyplwają z tego określone wnioski. Podstawowy z nich sprowadza się natomiast do tego, by bardziej uelastycznić politykę inwestycyjną. Aktualnie obowiązująca wychodzi bowiem z założenia, że nie stać nas na rozwiązania przewidywane lub zastępcze; że inwestowanie powinno opierać się na wielkich krokach. Zwłaszcza w odniesieniu do infrastruktury lotniczej. Jest to — teoretycznie rzecz biorąc — założenie słuszne. Ale tylko teoretycznie, bo tych wielkich kroków należałoby już dziś zrobić kilka równocześnie, to znaczy wybudować m.in. kilka nowoczesnych lotnisk i portów lotniczych. Na to nas nie stać. Tymczasem ruch lotniczy, a w ślad za tym i przepustowość poszczególnych lotnisk i portów, musi rosnąć. Latoć trzeba przy tym nie tylko więcej, ale też bezpieczniej; jest to w lotnictwie warunkiem podstawowy. Aby go spełnić, trzeba więc w lotnictwie respektować i stosować w praktyce również małe kroki. To znaczy systematycznie modernizować lotniska i urządzenia lotniskowe oraz doskonalić cały system kierowania ruchem lotniczym.

Małe kroki wydają się niezbędne także na innych odcinkach. W PLL LOT odzuwa się np. niedostateczny ich respektowanie w odniesieniu do penetracji rynków zagranicznych oraz przecierania międzynarodowych szlaków. Tu też widzieliby niektórzy tylko wielkie kroki w postaci otwarcia nowych linii zagranicznych i docierania do nowych portów. Ale takie wielkie kroki trzeba czestokroć bardzo mozolnie i odpowiednio przygotowywać, instalując i odpowiedzialnym przyrządzeniem swoje, czestokroć nawet bardzo małe placówki, w z górą upatrzonych rejonach.

ODZIE KUCHAREK SZESĆ...

To znane powszechnie przysłowie mogło być śmiało wykorzystane jako motto wię-

szości wystąpić. Zwłaszcza zaś w tych momentach, gdy była mowa o braku koordynacji w wielu poczynaniach oraz wynikającym stąd marnotrawstwie rozpraszanych sił i środków. Na pierwszy plan wysuwa się tu coraz wyraźniejszy kryzys kadrowy, a ściślej mówiąc — alarmujący niedobór personelu latającego w poszczególnych rodzajach lotnictwa. Średnia wieku pilotów zatrudnionych w PLL LOT przekracza już już powyżej lat 40. Z Aeroklubu PRL „pouciekali” prawie wszyscy instruktorzy, znaczną wiażę lepszych warunków materialnych w innych rodzajach lotnictwa. Rezerwy, jeśli chodzi o pilotów, zostały wyczerpane. A tymczasem sam tylko LOT potrzebuje zaangażować w roku 1976 przynajmniej 40 nowych.

Podstawowym źródłem kadr, mogących potem specjalizować się w usługach innych rodzajów lotnictwa, powinien być Aeroklub PRL. Ale tenże Aeroklub — wobec narastających wciąż kłopotów finansowych — zbyt wiele energii traci na gromadzenie dochodów i przekształca się powoli w przedsiębiorstwo świadczące przeróżne usługi z lotami turystycznymi włącznie. Gospodarzy innych rodzajów lotnictwa, zwłaszcza tych zasobniejszych finansowo, niewiele to jednak obchodzi. Najwyżej, wobec widma całkowitego kryzysu kadrowego, próbują onj (jak np. ZUA) szkolić pilotów na własną rękę. Wszystko to ma niezwykle krótkie noży i na dalszą drogę jest nie do przycięcia.

Nie da przyjęcia wydać się też obecny system użytkowania urządzeń lotniskowych i samych lotnisk, na których czestokroć gospodaruje po kilku użytkownikach, każdy na własną rękę.

Istnieje więc potrzeba konkretniejszego rozdzielenia zadań i kompetencji poszczególnych rodzajów lotnictwa z jednej strony, a z drugiej — potrzeba koordynacji

działania oraz wzajemnej partycypacji w kosztach utrzymania i dalszego rozwoju. Potrzebny jest jednak do tego bardziej kompleksowy system zarządzania tym lotnictwem oraz inne zasady planowania jego rozwoju. W planowaniu tym potrzebny jest natomiast przede wszystkim... plan. Konkretny, długofalowy i zatwierdzony.

PRZEMYSŁ, PRZEMYSŁ...

Wiele głosów w dyskusji podło pod adresem przemysłu. Brzmiały zaś one chwilami jak pełna zawiedzionych nadziei skarga, bądź jak prośba pełna kurtuazji — nie ukrywanej irytacji. A więc po pierwsze: żeby jak najszybciej wyprodukować jak największą ilość samolotów PZL-106 „Kruk”, z którym duże nadzieje wiąże nie tylko nasze rolnictwo, lecz czekają nań również zagraniczni klienci. Aeroklub PRL czułby się natomiast bardzo uszczęśliwiony jakąś nową konstrukcją samolotu szkolno-treningowego, bardziej efektywnego i ekonomiczniejszego w eksploatacji.

Właściwą reakcją biur konstrukcyjnych i przemysłu na aktualne potrzeby lotnictwa cywilnego byłoby też dostarczenie mu w najbliższej przyszłości rodzimego, dwusilnikowego samolotu lekkiego, produkowanego w kilku odmianach, od sanitarnego po dyspozycyjnego.

I wreszcie jeszcze jedna niezwykle ważna sprawa: są opracowane prototypy różnych urządzeń radiolokacyjnych, pomyślanych jako podstawowe elementy włączonej już w życie modernizacji całego systemu kierowania ruchem lotniczym. Niestety — przemysł nie chce się podjąć ich produkcji. Uczestnicy narady wyrazili jednak nadzieję, że ostatecznie przemysł znajdzie dla tej sprawy zrozumienie.

WIKTOR WIONCZEK

nowiny

nowiny

nowiny

nowiny

Nr 165
grudzień
1975



CZYN MŁODYCH

Rzecz całą warto chyba zacząć od protokolarnego zapisu: „Praca została zorganizowana w sposób prawidłowy, w czasie jej wykonywania panował ład i porządek – wartość produkcji wykonana przez 75 osób wynosi 42 000 zł”.

W Ogólnowarszawskim Czynie Młodzieży nie mogło oczywiście zabraknąć lotowskiej organizacji ZMS. Na jej apel w listopadową niedzielę zgłosiło się w hongarze na Okęciu 75 osób. Większość z nich to pracownicy działów, którzy nie mają na co dzień kontaktów z techniką.

Zadania nie były wcale takie proste. Na pierwszy ogień poszły fotele z transatlantyka SP-LAB „Tadeusz Kościuszko”. Należało dokonać całkowitego demontażu ich pokryć. Sceptycy kiwali głowami z powątpiewaniem czy dziewczęta dadzą sobie z tym radę. Nie zawiodły, choć trzeba było widzieć wydłużające się z minuty na minutę buziaki, gdy palce pokłute przez tapicerskie pineski coraz boleśniej dawały o sobie znać. Potem pucowanie foteli z brudu i odprysków farby. Zapisawszy paznokcie „na straty”, łatwiej już było operować

papierem ściernym i benzyną. Panowie natomiast biedzili się przy myciu benzyną i naftą gondol podwozia, powierzchni skrzydeł i stateczników. Uśmiechali się nawet przy pracy, bo jakże inaczej pokazywać „specjalistów”, zwłaszcza gdy fotoreporter poluje na ciekawe ujęcia. Nie inaczej było przy myciu samolotu SP-LTG.

Ale najczęściej komentarzy związanych było z myciem wnętrza transatlantyka. Młodzi ludzie zapamiętali pelzali po podłodze samolotu SP-LAB, usuwając brud z prowadnic foteli. Błyskawiczna

statystyka wykazała, że największej znajdowano szklę, szpilek i zapinek do włosów...

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że praca młodych miała nie tylko aspekt ekonomiczny. Przyniosła, oczywiście, konkretne wyniki, wzbo- gacając konto czynów całej załogi PLL LOT podejmowanych na VII Zjazd partii. Przede wszystkim jednak młodzi pokazali, że stoć ich na uczciwą i solidną pracę. Sporo się również sami nauczyli, a tego nigdy nie jest za wiele.

M.B.





Wysoka ranga Mediolanu jako drugiej, co do wielkości, bramy lotniczej do Włoch i najważniejszego po Rzymie węzła krajowej komunikacji lotniczej tłumaczy się zlokalizowaniem we Włoszech północnych głównych centrów przemysłu włoskiego i koncentracji kapitału włoskiego i zagranicznego, zaangażowanych głównie w prowincjach Piemontu, Ligurii, Lombardii, Veneto i Emilia. Przemysł motoryzacyjny, maszynowy, chemiczny i stoczniowy — porty przeładunkowe z tego terenu dostarczają przeważającą liczbę klientów i ładunków towarowych dla linii lotniczych.

Liczne delegatury handlowe i komunikacyjne polskiego handlu zagranicznego i przemysłu, jak FIAT/FSO, PLO, PZM, POLFRACHT, POLCARGO, POLIMEX-CEKOP, CIECH i in., pozostające w ścisłej łączności z placówką LOTU w Mediolanie, korzystają z 2-krotnych w tygodniu połączeń lotniczych bezpośrednich LOTU oraz szeregu dogodnych transportowych w postaci czarterów lotniczych, organizowanych do różnych portów przeznaczenia, przewożących pasażerów, załogi okrętowe, maszyny i części zamienne, chemikalia i przez wiele lat żywe zwierzęta w eksporcie polskim do Włoch północnych.

W wyniku określonej koniunktury w obrotach polsko-włoskich (3 miejsce co do wielkości obro-

tów z krajami kapitalistycznymi), LOT w Mediolanie ma wyrobioną klientelę i osiąga bardzo dobre wyniki.

Pomimo wielu ograniczeń, wprowadzanych przez rząd włoski w wyniku recesji gospodarczej, klient włoski podróżuje za granicę i poszukuje stale nowych celów turystycznych! Polska staje się krajem coraz bardziej atrakcyjnym dla cudzoziemców z zachodniej Europy, a ciągła poprawa warunków hotelowych i poziomu usług gastronomicznych i komunikacyjnych sprawia, że coraz liczniejsze stają się wyjazdy organizowane grupowo z Włoch do Polski, tzw. inclusive tours, popierane przez organizacje związkowe i kluby środowiskowe przy udziale wyspecjalizowanych biur podróży. Akcje te rozwijały się pomyślnie szczególnie wiosną br. Interesujący jest również tranzytowy ruch lotniczy przez Polskę do ZSRR.

Z lotnisk Mediolanu odleciało szereg czarterów LOTU z uczestnikami obchodów 1-majowych w Moskwie, Leningradzie i Kijowie, przy czym pasażerów tych obsługiwał LOT i AEROFLOT samolotami Il-18 i Il-62.

Z przedsiębiorstw KDL obok LOTU w Linacie i Malpensa lądują CSA, MALEV, JAT i BALKAN, w znacznej części w ramach akcji czarterowych dla pasażerów ze środowisk związko-



wych przemysłu metalowego i stoczniowego.

Warto tutaj dodać, że placówka LOTU w Mediolanie została umieszczona na liście kandydatów do „Premio Mercantile Oscar dell'Export 1973” przyznawanej corocznie 30 przodującym przedsiębiorstwom zagranicznym, które przyczyniają się do rozwoju stosunków ekonomicznych i handlowych Włoch z zagranicą.

Biuro LOTU, którego fragmenty pokazujemy, mieści się w samym centrum Mediolanu przy Via Albricci 9. Obowiązki reprezentanta LOTU — od stycznia 1970 r. — pełnił w Mediolanie Wacław Krysiak; od 1 listopada jego obowiązki przejął Jerzy Ziółkowski. Funkcję station managera pełni natomiast Stanisław Olejnik.

Partnerem handlowym i jednocześnie generalnym agentem LOTU na terenie Włoch jest ALITALIA. Przewoźnik lotniczy zaliczający się do pierwszej dwudziestki światowych przedsiębiorstw lotniczych zrzeszonych w IATA. Jakkolwiek od pewnego czasu linia ALITALII do Warszawy została tymczasowo zawieszona, stosunki handlowe LOT — ALITALIA rozwijają się stale, a obroty wzajemne ulegają ciągle zwiększeniu. Podpisana w lutym

br. umowa państwowa o komunikacji lotniczej pomiędzy Włochami i Polską stwarza pomyślne warunki dalszego rozwoju.

Zespół lotnisk mediolańskich — Linate i Malpensa, po zespole rzymskim Fiumicino Ciampino, jest drugim co do wielkości włoskim węzłem lotniczym, przyjmującym ponad 70% ruchu pasażerskiego i towarowego. 14 innych lotnisk cywilnych włoskich obsługuje 20% tego ruchu, a pozostałe 31 lotnisk — 20% ruchu. Ogółem na obszarze Włoch znajdują się 42 lotniska cywilne z 91 rozmieszczonych na terytorium półwyspu.

Szczególny mikroklimat Lombardii, z Mediolanem położonym w centrum prowincji, sprawia, że lotnisko Linate obsługujące samoloty w ruchu europejskim i krajowym włoskim — odległe od miasta o 11 km, jest nieczynne dla ruchu ze względów meteorologicznych. W okresie zimowym bowiem samoloty linii mediolańskiej lądują często w portach zapasowych — Malpensa, Turyn, Genua, a nawet Wenecja — Mestre, odległych odpowiednio o 50, 130, 150, 300 km od rozkładowego miejsca przeznaczenia.

Port Linate, najbliższy Mediolanu, znajduje się w fazie wysokiego nasycenia ruchu. Przewiduje się jednak jego zamknięcie



vello z Genui, który będąc członkiem wojskowego garnizonu włoskiego na lotnisku Rodos, udzielił pomocy załodze polskiego samolotu DC-2 w locie do Lyddy w sierpniu 1939. Samolot ten miał uszkodzoną końcówkę skrzydła, którą pomimo niedzieli zdołano naprawić i umożliwić dalszy start samolotu. Zdarzenie to po 35 latach od daty faktu stanowi ciekawy szczegół, zwłaszcza że wspomniany przez żyjącego jeszcze uczestnika akcji — dziś rencistę, zatrudnionego w jednym z włoskich biur podróży. Innym śladem pobytu lotni-

ków polskich, we Włoszech późniejszych tym razem, jest pamięć o ekiple technicznej w Monfalcone-Trieste, gdzie w roku 1939 odbywał się odbiór techniczny 3 samolotów — wodnopłatowców CANT-Z305B, przeznaczonych dla Dywizjonu Lotnictwa Morskiego w Pucku. Wybuch wojny zastał jeden z tych samolotów w drodze do Polski — via Balaton na Węgrzech, przez Karpaty, do Zatok Gdańskiej. Zmuszony do wodowania na jez. Siemień na Lubelszczyźnie, został spalony przez Dornieri Luftwaffe.

MARIAN NOWICKI

dla znacznej części ruchu zagranicznego w najbliższych latach. Wyjątkowo będzie obsługiwał tylko kilka najkrótszych połączeń z krajami sąsiadującymi — Francją i Szwajcarią. Dla odciążenia Linate trwają prace nad rozbudową i wyposażeniem techniczno-eksploatacyjnym portu ORIO AL SERIO, 5 km od Bergamo, który przejmie funkcję Linate. Będzie on zdolny przyjmować najcięższe samoloty klasy B-747 i DC-10. O wyborze tego lotniska zdecydowały bardzo korzystne warunki meteorologiczne — ORIO AL SERIO ma najniższy we Włoszech wskaźnik dni nieletnych — zaledwie 5—6 w roku!

LOT jest jednym z 47 towarzystw lotniczych wykonujących regularną komunikację lotniczą do Mediolanu od 1966 roku. Ale tradycje lotniczych związków polsko-włoskich sięgają znacznie dawniejszych czasów.

W roku 1939 istniała regularna linia lotnicza Warszawa-Budapeszt-Rzym, a samoloty LOTU linii Warszawa-Bukareszt-Ateny-Rodos-Lyddą przelatywały od 1937 r. przez Rodos, należący wówczas do kolonii włoskiej na archipelagu Dodekanezu, lądując tam technicznie.

Z tego okresu zachowało się ciekawe wspomnienie Renzo Re-



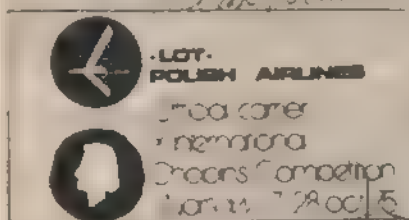
Gdy wysiadał z polskiego samolotu na Okęciu, trudno go było rozpoznać. Zwycięzca I Konkursu Chopinowskiego w Miami laureat pierwszej nagrody PLL LOT — Dean Kramer po raz pierwszy w kraju kompozytora, którego muzyka tak go oczarowała i pochłonięła. Obserwowałem go bacznie przez cały czas trwania IX Konkursu.

W czasie jednej z pierwszych naszych rozmów za kulisami poinformowałem Deana, że na łamach lotniczego pisma relacjonowaliśmy przebieg konkursu w Miami, a naszą informatorką była Halina Czerny-Stefańska. Chrestna matka SP-LAC bardzo wysoko wówczas oceniła Twoje możliwości — powiedziałem Deanowi na zakończenie tego krótkiego spotkania w Biurze Prasowym.

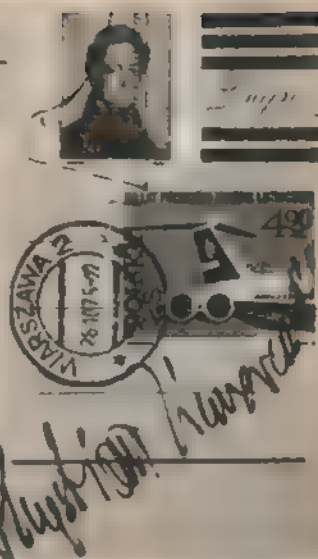
Dodajmy również lojalnie, że co najmniej od połowy konkursu Denby Richards był pewny, że jego zwycięzcą może zostać tylko Zimmerman.

Pamiętam dobrze ten wieczór. Ostatni dzień konkursu. Przy fortepianie Krystian Zimmerman gra z towarzyszeniem orkiestry Koncert E-moll. Na scenie, pod samą ścianą, zza której wychodzili panowie Racławicki i Rosołowski, siedzi skromniutko Dean Kramer. To było coś fascynującego: słuchać gry Zimmermana i patrzeć na reakcję Kramera. Dobrze, że wymyślił ktoś lornetkę. Tylko dzięki niej mogłem obserwować nawet najdrobniejsze drgania mięśni na twarzy współzawodnika. On grał to już wczoraj, dzisiaj tylko

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT POLISH AIRLINES



FLY WITH US



CHOPIN WSZECHOBECNY

Członek jury, profesor Eugene List, dziekan Wydziału Pianistycznego Uniwersytetu Rochester, także przyleciał z Nowego Jorku na pokładzie polskiego odrzutowca. Bardzo był zadowolony z podróży i kilkakrotnie podkreślał, że decyzję nadania imienia Chopina jednemu z naszych samolotów uznaje za szczególnie doniosłą.

Gdy już mówimy o jurorach, dodajmy jeszcze, że otrzymaliśmy od LOTU okolicznościowy medal (według projektu J. Markiewiczza), który niejako przy okazji prezentujemy naszym Czytelnikom. Medal widocznie się podobał, bo jeszcze na lotnisku wszyscy zań pięknie dziękowali.

Redaktor Denby Richards był częstym gościem Biura Prasowego jak i pomieszczeń, gdzie przebywali jurorzy i uczestnicy konkursu. Znany brytyjski krytyk muzyczny chciał zawsze być najbliżej i wiedzieć prawie wszystko. Czytelnicy prasy londyńskiej oceniali konkurs warszawski przede wszystkim na podstawie jego korespondencyjnych relacji. Dobrze się stało, że i tutaj LOT włączył się aktywnie i relacje Richardsa docierały do Londynu na drugi dzień po ich napisaniu.

słucha, ale wie, że czynią to także jurorzy, którzy w nocy wydają osąd ostateczny...



Dean marszczy brwi, uśmiecha się. Potem akupienie przechodzące w zdziwienie. Za chwilę wręcz promień radości przebiega przez twarz Kramera i z pełną ulgą „pomaga” Zimmermanowi, potakując skinieniami głowy kolejne frazy koncertu. Dwaj rywale, młodzi chłopcy, których opanowała nie tyle chęć współzawodnictwa, co najlepszego wykonania wspaniałej muzyki Chopina. Wielka szkoda, że tej swoistej konfrontacji nie utrwaliło oko żadnej kamery.

W czasie trwania konkursu bawili w Warszawie przedstawiciele Japońskich Linii Lotniczych - JAL. Mimo niesłychanych kłopotów udało się zdobyć dla nich bilety na niektóre koncerty. Zdumiewała nas zarówno ich znajomość dzieła Chopina jak i fachowa wręcz ocena grających. Nie bez powodu mówi się, że w Kraju Kwitnącej Wiśni muzyka polskiego kompozytora odgrywa bardzo poważną rolę. Z tym większą przyjemnością odnotujemy więc nagrodę specjalną w postaci kryształowego pucharu, jaki dla najlepszej Japonki ufundowała Dyrekcja PLL LOT. Otrzymała ją znakomita pianistka Reitei Yoh, o której znany krytyk muzyczny Janusz Ekiert napisał krótko: „Mogą istnieć talenty większego formatu niż Reitei Yoh, ale jej preludia grane bez pedalu miały klarowność japońskiej akwareli”.

Na zakończenie japońskiej sekwencji dodajmy jeszcze, że według dokładnych badań statystycznych — najwięcej autografów dała juror — pani profesor Akika Iguchi.

Autografy. Prawdziwa plaga naszych czasów. Przeszkadzają dosłownie wszystkim — męczą zarówno podpisujących jak i tych, którzy podtykają kartki. Ale z drugiej strony — jaką to radość sprawia. Podpisującym — bo popularność wyznacza i ugruntowuje, a zbierającym po prostu splendoru dodaje i pamiątek dostarcza. Nie przyświecały nam żadne z tych celów, gdy prosił się o podpisy Deana Kramera i Reitei Yoh. Krystian Zimmerman,

gdy wręczałem mu kartkę pocztową z okolicznościowymi nadrukami i życząc mu równocześnie artystycznych sukcesów i podróży po całym świecie powiedział, że wędrowki lubi i z samolotu też z przyjemnością skorzysta.

Konkurs już się dawno zakończył, a wszędzie jeszcze o nim piszą i dyskutują. Jedną ze stewardes LOTU opowiadała mi, jak to w czasie rejsu do Paryża dwie panie okropnie głośno dyskutowały o tym, czy popularny dziadzio z siłwami wąsami, który przez cały konkurs siedział w pierwszym rzędzie Filharmonii, jest bratem stryjecznym Lindberga czy kuzynem Rubinsteina. „Próbowałam wystąpić w charakterze arbitra, ale dyskutujące panie powiedziały, że one na lotnictwie i muzyce znają się znacznie lepiej ode mnie i proszą tylko o spokój i mocną kawę (ale nie słodzoną)” — zakończyła swą opowieść stewardesa. Byłoby to tylko anegdotą, gdybym napisał, że rzecz dzieła się na pokładzie samolotu SP-LAC. Chopin jest naprawdę wszechobecny, ale owa „muzyczna dyskusja” miała miejsce na pokładzie „Kopernika”.

Co przecież absolutnie nie psuje harmonii pomiędzy muzyką i lotnictwem...

JACEK BARCICKI



Dean Kramer otrzymuje z rąk przewodniczącego jury dyplom laureata IX Konkursu Chopinowskiego.



Profesor E. List przed odlotem do Nowego Jorku.

listy

KATUNY „MINIATURY LOTNICZE”

Szanowna Redakcjo!

Jestem statym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski” i wielkim miłośnikiem lotnictwa. List ten piszę w związku z artykułem zamieszczonym w 45 numerze Waszego tygodnika. Chodzi o rozmowę przeprowadzoną z red. Bolesławem Kazimierzem Kowalskim na temat „Miniatur lotniczych”. Ta seria, na którą czekałem tak długo, jest rzeczywiście wspaniała. W swej zaletyżowanej formie „Miniatury lotnicze” znajdują miliony czytelników.

Dlaczego seria ma się zamknąć w 30 tomikach? Co to jest 30 tomików? Czy tylko przez jeden rok mamy widzieć „Miniatury lotnicze” na półkach kolegarzów? Czy chlubne karty naszej historii lotnictwa dadzą się zamknąć w 30 tomikach? Nie! Nie starczy na to nawet 100 i 200 tomików.

List ten kieruję do Was, Szanowna Redakcjo. Wiem, że

„Skrzydlate Polska” też nie chce, by poprzestano na 30 książeczek. Wierzę, że mój list nie pozostanie bez echa. Może trzeba będzie jeszcze raz poruszyć tę sprawę na łamach Waszego tygodnika? Trzeba działać. Nie wiem jak, ale wolę rzec w „Skrzydlatej Polskę”.

Waldemar Węgrzynowski
Gdańsk

SZUKAM DAWNYCH TOWARZYSZY BRONI

Szanowna Redakcjo!

Jestem statym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski” od samego jej założenia. Od najmłodszych lat — zamieszany byłem w lotnictwo, a potem służbę w nim, najpierw w 4 pułku lotniczym (42 eskadra liniowa) w latach 1937—1939 oraz w 15 pułku lotniczym od lutego 1945 r. do kwietnia tego roku. Szukam mych kolegów z tamtych lat, ale nikogo nie mogę znaleźć. Może przy Waszej pomocy?

Trochę danych. 1 września 1939 r. nasza 42 eskadra liniowa wchodziła w skład Armii „Pomorze” jako jedna z eskadr tzw. lotnictwa organicznego. Wraz z ppur Witoldem Bukowskim i kpr. pil. Aleksandrem Sowińskim byliśmy pierwszą zalogą, występującą na lot bojowy w okolicy Pili — Krzyża. Lot miał charakter

rozpoznawczy. Wydzieliliśmy o godz. 5.45 rano. Wróciliśmy mocno posiekani pociskami z dział przeciwlotniczych wroga. Cały lot powrotny — był lotem koszącym. O wynikach lotu złożyliśmy meldunek w dowództwie Armii, w Toruniu Podgórzu. W dalszym ciągu brałem udział w walkach jako kapral strzelec pokładowy-radiotelegrafista: trzykrotnie latałem na rozpoznanie wraz z ułt lotnikami i jeden raz wraz z całą eskadrą 42 bombardowali kolumnę i sztab niemiecki w okolicy Koronowon. Było to 4 lub 5 września. Pamiętam, że eskadrę prowadził kpt. obs. Szumbaraki, który był w naszej eskadrze oficerem taktycznym. Po tyłu latach patrzę na nasze wspólne zdjęcie 42 eskadry i smutno mi, że nikogo ze starych znajomych z tamtego okresu walki nie mogę spotkać.

Jeszcze jedno w tym samym składzie jak wyżej podałem, na samolocie PZL-23 „Karas” 2B, dwukrotnie (w lipcu i sierpniu 1939) latałem na rozpoznanie przy dawnej polsko-niemieckiej granicy, na dawnych terenach niemieckich, dokonując zdjęć dla naszego dowództwa z przygotowań niemieckich do napaści na naszą Ojczyznę.

Łączę wyrazy szacunku

Mieczysław Kiores

ul. Fabryczna 27 m 4
24-300 Opole Lub.

NASZE TRASY

MĘSKA DECYZJA

Jeden z naszych czytelników, Andrzej Marcuk z Koroszczyzna woj. Białą Podlaską, uczynił coś, co nie tylko świadczy dobrze o jego energii i zdolności do podjęcia samodzielnej, męskiej decyzji, ale — co znacznie pomaga nam. W czym? — zapytacie. W staraniach o prawidłowe rozprowadzanie „Skrzydlatej Polski” po całym terytorium kraju. Oto napisał on do nas krótki ale treściwy list, a jego kopię — posłał do wiadomości Centrali Kolportażu i Wydawnictw „Ruch” w Warszawie, ul. Towarowa 28. Przytaczamy fragment listu: „Centrala nie wywiązuje się z powierzonych jej zadań. W przeciągu 12 ostatnich tygodni nie dostałem pięciu numerów Waszego czasopisma. Macie wiele reportaży i opowiadań seryjnych oraz cyklów, które mają wielką wartość historyczną. Czasopismo dużo traci przez takie kolportowanie. Uważam, że Redakcji powinno zależeć na poprawieniu tego stanu rzeczy”.

Zależy nam bardzo. I dlatego uważamy krok, jaki uczynił Andrzej Marcuk, za wyjątkowo dobry. I — miejmy nadzieję — skuteczny. Proponujemy, aby Czytelnicy, którzy obserwują jakiegokolwiek mankamenty w kolportażu „Skrzydlatej”, zawiadamiali o tym bezpośrednio instytucję, która powołana jest właśnie do tego, aby zapewnić Czytelnikom regularne otrzymywanie pisma: właśnie wyżej wspomnianą Centralę, a ściślej mówiąc najbliższy miejscowy Oddział ESW „Prasa — Książka — Ruch”. Niewątpliwie zyska na tym i ona, dowiadując się z jak najbardziej autentycznych źródeł, gdzie tzw. nadział „Skrzydlatej” szwankuje.

A teraz — trochę z innej beczki. Zbigniew Ciołoch, nasz czytelnik z Sycowa, ma w Czechosłowacji znajomego, byłego pilota myśliwskiego, który w czasie wojny walczył ramieniem w ramię z naszymi pilotami podczas bitwy o Anglę. Jest on inwalidą, lecz zbudował mimo to dla swego syna własnym przemysłem... lotnię. Ponieważ w CSRS brak jest na temat lotni tródlowych, fachowych materiałów, a konstruktor lotni chciałby wiedzieć z tego zakresu znacznie więcej niż wie dotychczas — prosił swego polskiego znajomego o wystarcanie się dla niego jakiegokolwiek polskich źródeł z tej dziedziny.

Drogi Kolego! O lotniach, ich budowie (zamieszczaliśmy plany, np. w n-rze 27 z br.) i sposobach latania na nich pisaliśmy w „Skrzydlatej” wyjątkowo dużo. Proszę przejrzeć choćby numery z tego roku. Radzimy, aby lotniarz czechosłowacki postarał się zdobyć u siebie w kraju — może np. w bibliotece polskiego ośrodka kulturalnego w Pradze — dostęp do bieżącego rocznika „Skrzydlatej”, a za pewnością uzyska wiele interesujących go materiałów. Dobrze by było, aby np. Pan jako jego kolega załatwił mu prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę. Można to uczynić poprzez Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa — Książka — Ruch”, ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. O lotniach będziemy w dalszym ciągu pisać. Łączy się to także z przewidywanym już niedługo formalnym włączeniem tego pięknego sportu — jako kolejnej dyscypliny lotniczej — do zakresu kompetencji Aeroklubu PRL.

Przy okazji — serdecznie dziękujemy lotniarzom częstochowskim Jerzemu Lutkowskiemu i Andrzejowi Mądrykowski za piękną kartkę z pozdrowieniami, którą nadesłali nam i naszym Czytelnikom ze Szwajcarii. Cenimy sobie wysoko pamięć, okazaną naszemu pismu. (z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ŚLĄSKI

Na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozegrano w dniach 23—24 października br. Samolotowe Mistrzostwa Śląska. Ogółem startowało 12 zalog z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego, Gliwickiego, ROW Rybnik i Śląskiego. Rozegrano trzy konkurencje w tym jedną nocną.

Po trzech konkurencjach i miejsce zajęła zalog Aeroklubu ROW Rybnik w składzie: pil. Lucjan Grabiec — nawig. Michał Krakowczyk (3 132 pkt.), 2 — pil. Konstanty Kosmowski — nawig. Jan Kubica (3 115 pkt.) z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, 3 — pil. Ryszard Rutkowski — nawig. Janusz Wróblewski (2 765 pkt.) z Aeroklubu Gliwickiego.

Urzula Molenda

AEROKLUB WROCLAWSKI

W dniach 24.X i 25.XI br. rozegrano w Wrocławiu IV Samolotowe Mistrzostwa Dolnego Śląska i Śląska Opolskiego. W zawodach wzięło udział 15 zalog, reprezentujących Wrocław (10), Lubin (4) i Opole (1). Latało na samolotach „Oawron”, „Wiga” i Jak-18. Rozegrano 3 konkurencje po trasach lądowych i lukach, punktuje regularność lotu, poprawną identyfikację obiektów na podstawie zdjęć i znajdowanie znaków oraz dokładność lądowania. Czołowe lokaty w klasyfikacji końcowej zajęli zalogi: 1. Stanisław Pasternak — Marian Mokwa (3 105 pkt.), 2. Franciszek Ragankiewicz — Stanisław Szymocha (3 000 pkt.), 3. Jerzy Sabadaś — Zbigniew Radomski (2 915 pkt.), 4. Jerzy Musiał — Witold Kęson (2 906 pkt.), 5. Edward Ligocki — Jerzy Kopec (2 901 pkt.) — wszyscy z Wrocławia, 6. Janusz

Wielgus — Eugenja Krakowska (2 585 pkt.) — z Lubina. Organizatorami imprezy oprócz zainteresowanych aeroklubów były władze miasta i gminy Sobótka, tamtejszy WOSTiW, Kombinat PZL-„Hydra” Wrocław oraz ZUA Wrocław.

Stanisław Białak



Jurij Andriejew — ul. Tierskiej 1/2 m. 47, 39016 Lipieck, ZSRR. Jest statym czytelnikiem naszego tygodnika. Kolekcjonuje modele plastikowe samolotów w skali 1:72 i 1:100 oraz czołgów w skali 1:30. Chciałby korespondować z czytelnikami o podobnych zainteresowaniach.

Ryszard Hubiaz — Osiedle Zgody 3/78, 31-940 Kraków. Chętnie odkupi modele samolotów w skali 1:72.

Janusz Dykowski — ul. Władysława 11a/1, 59-220 Legnica. Zamieni modele samolotów do sklejania P47-D „Thunderbolt” i Kawasaki „Hien” (skala 1:72) firmy Revell na plany samolotów Grumman „Tiger” i „Hellcat”.

Jarosław Dobrowolski — ul. 22 Lipca 41/27, 68-110 Śledzie. Zwraca się do sympatyków klubu „Iskra” o pomoc w poszukiwaniu farby Humbrol-Enamel, bez której nie może wykończyć swoich modeli samolotów.

Jan Szachowicz — ul. Kresowa 2/4, 11-100 Lidzbarsk Warm. Poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski” z lat 1961—1963.

Edmund Karczewski — 64-300 Nowy Tomysk, skr. poczt. 14. Sprzeda roczniki „Skrzydlatej” od 1970 r., wiele książek lotniczych oraz modele samolotów z II wojny światowej (skala 1:33) i numery „Małego Modelarza” z planami samolotów.

Piotr Lubiz — ul. Szkolna 4, 62-400 Żnin. Jest statym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”. Poszukuje nie sklejonego modelu samolotu myśliwskiego M G-21 firmy Airfix. W zamian oferuje książki lotnicze.

Kazimierz Duda — ul. Gerszona 2/14, 43-300 Bielsko-Biała. Odstąpi kompletne roczniki „Skrzydlatej Polski” z lat 1969—1973.



SZESĆ SILNIKÓW

Paweł Kozak — Nowy Targ i Marian Krawski — Lubon. W artykule pt. „Horbaczewski” (nr. 38 „SP” z br.) istotnie mylnie wymieniono ilość silników niemieckiego samolotu transportowego Me-323. W rzeczywistości samolot ten miał 6 silników, a nie 4, jak zostało wydrukowane. Co do rzeczywistych kontaktów w powietrzu polskich pilotów z samolotami Me-323, to raczej ma p. Kozak, pisząc, iż Polacy toczyli walkę z myśliwcami osłaniającymi te transportowce, nie zaś bezpośrednio z nimi. P. Krajewskiemu dziękujemy za serdeczne pozdrowienia i cenne spostrzeżenia. Nie jesteśmy aż takimi pesymistami jak on. Zgadza się całkowicie w jednym:

Kupie silnik lotniczy lub przystosowany do celów lotniczych o mocy 45—65 KM. Oferty kierować na adres: W. Trzeclak, 38-200 Jasło, ul. Słowackiego 8/33.

rzeczywiście, książka Kazimierza Chorzewskiego pt. „Z dawnych lotów” istotnie może się podobać.

„SKRZYDLATA” KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listę 10 najlepszych wyników szybowcowych, uzyskanych w roku 1973 przez polskich pilotów. By lista ta wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych, a nawet samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Pomoc ta winna wyrażać się w przesłaniu jemu adresem naszej redakcji wszystkich lepszych wyników, uzyskanych przez pilotów i pilotki poszczególnych aeroklubów w sezonie 1973, w kraju i za granicą, zarówno na szybowcach, jak i dwumiejscowych.

Interesują nas wysokości absolutne i przewyższenia oraz konkurencje przelotowe — odległościowe (nawet nie ukończone) i przedkolejne po trasach trójkątnych (100, 200, 300, 500 i 750 km).

Wszystkie listy wyników, przed przysłaniem ich do naszej redakcji — ul. Włdok 4, 00-623 Warszawa — powinny być poświadczane przez szefa wydziału lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — 10 stycznia 1974 r.



Dom (obecnie muzeum) Konstantego Ciolkowskiego, stojący niegdyś w najuboższej dzielnicy miasta, nad brzegiem Oki. Dni coraz bardziej zbliżały się do niego rozbudowujący się nowoczesna Kaluga. Na piętrze domu — drzwi, przez które Ciolkowski wychodził na dach, aby obserwować niebo.

MIASTO CIOŁKOWSKIEGO

Z Moskwy do Kalugi niedaleko: 200 kilometrów z okładem świetną szosą, biegnącą wśród lasów przeważnie brzozy. W Kaludze — kolebce astronautyki — jestem po raz drugi. Pisałem już o niej w „Skrzydlatej Polsce” (nr 52/53 z 1972 r.). Co nowego w tym pięknym i serdecznym dla przybyszów mieście? Przede wszystkim odnawia się zabytkowy zespół architektoniczny starego miasta w tradycyjnych czerwono-białych barwach rosyjskiego renesansu. Rośnie też Kaluga nowoczesna. A co z astronautyką? Stary Dom-Muzeum Konstantego Ciolkowskiego (1857—1935) został odnowiony. Zawiera dziś ponad 80 proc. oryginalnych eksponatów związanych z życiem i pracą twórcy astronautyki teoretycznej. Kustoszem jest nadal ulubiony wnuk Ciolkowskiego — Aleksiej Kostin. Co roku w domu tym spotykają się na tradycyjnej herbatce — czajopiciu — ci, którzy znali osobie wielkiego uczonego. To taki wieczór wspomnień. I oto po tylu latach mała sensacja. Zgłosiła się pierwsza w ZSRR kobieta, która została przyjęta do Wojskowej Lotniczej Akademii Technicznej. Niegdyś uparta dziewczyna dotarła do Kalugi do Ciolkowskiego i ten po długiej rozmowie dał jej pismo polecające do marszałka Woroszyłowa.

Dom-Muzeum odwiedzili w tym roku astronauta amerykańscy z wyprawy „Sojuz-Apollo”. A także kosmonauci radzieccy. Thomas Stafford w zadumie powie-

dział: To zdumiewające, że w tak prymitywnych warunkach mogły powstać tak wielkie rzeczy. Warto chyba dodać, że pierwsza praca Ciolkowskiego o napędzie rakietowym ukazała się w 1883 r., a pierwsza żarówka elektryczna w jego domu zapłonęła w 48 lat później!

W ubiegłym roku Dom-Muzeum odwiedziło 90 tysięcy osób (przy normie maksymalnej 40 tysięcy). W tym roku będzie ich jeszcze więcej, co jest radością, a zarazem troską kustosza.

Opuszczamy dom Ciolkowskiego żegnani jego słowami: Głównym motywem mego życia było robić coś potrzebnego ludzkości. A na ulubionym kubku Ciolkowskiego widnieje napis: Bieda uczy — szczęście psuje.

Państwowe Muzeum Historii Astronautyki im. Konstantego Ciolkowskiego w Kaludze, to okazały budynek z planetarium i pracowniami naukowymi. Ale już przygotowuje się jego rozbudowę. Inicjatorem budowy, opinodawcą projektu muzeum i tym, który dbał o ciągły dopływ nowych eksponatów z kosmodromów i laboratoriów, był Sergiusz Korolew. W muzeum znajdują się oryginalne wtórniki radzieckich aparatów kosmicznych, m. in. wtórniki „Sputnika-1”. To znaczy, że są to w pełni wyposażone aparaty, które były w rezerwie na wypadek awarii pierwszego egzemplarza. Dodam jesz-

cze, że młody Korolew spotkał się tylko raz z Ciolkowskim w 1929 r., ale od tej chwili obaj do końca życia żyli dla siebie najgłębszy szacunek.

W muzeum są polonica: Kopernik, Siemienowicz, popiersie Ciolkowskiego dłuta warszawskiego rzeźbiarza K. Jarochoy.

Ciolkowski przewidywał rozwój sterowców transportowych. Wiele lat pracował nad sterowcem metalowym. I oto w latach 60-tych powstały w ZSRR społeczne biura konstruktorskie projektujące sterowce transportowe: w Leningradzie, Kijowie, Nowosybirsku i Niżnim Tagile. W muzeum są rysunki i modele tych sterowców. Sterowiec ATMA D-1 znajduje się obecnie w końcowej fazie budowy. Ma służyć do transportu ładunków i prac montażowych. Długość — 87 m, średnica — 25 m, objętość — 27500 m³, gaz nośny — hel. Masa użyteczna — 14000 kg. Prędkość przelotowa — 170 km/h, żywotność — 30000 h lotu (10 lat). Załoga — 3 osoby. Powłoka laminatowa z wypełniaczem piankowym. Przewidywany koszt 1 tonokilometra — 8 kopiejek. Po próbach ma być zbudowany większy sterowiec.

Książki Ciolkowskiego. Na jednej z nich — „Na Księżycu” — pełna głębokiego szacunku dedykacja astronauty amerykańskiego Neila Armstronga, pierwszego człowieka na Srebrnym Globie. Na książce Ciolkowskiego wydanej po raz pierwszy w Kaludze w 1918 r. — „Poza Ziemią” — widnieją podpisy całej piątki kosmonautów radzieckich i amery-

kańskich z zespołu „Sojuz-Apollo”. Książkę tę w lipcu br. zabrala w Kosmos załoga radziecka, a Ciolkowski opisał w niej... wspólny lot Rosjan i Amerykanów. Wszystko się zgadzało! Jest też książka Ciolkowskiego o tematyce rakietowej wydana w USA przez NASA w 1965 r. I to jako praca użytkowa, a nie zabytek muzealny.

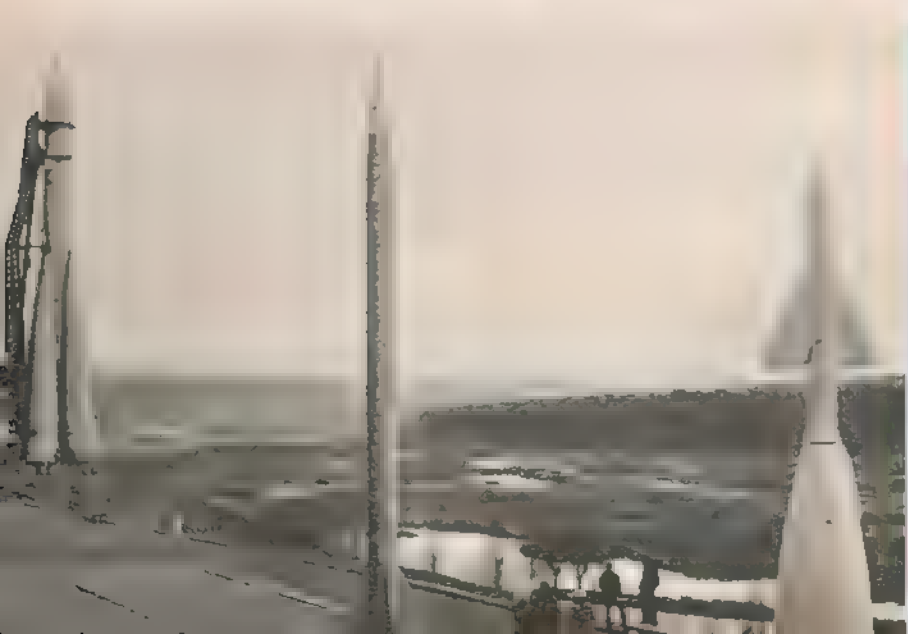
W muzeum jest dział noszący tytuł: „Ręka w rękę”. — Zgromadzono tu zdjęcia pokazujące rozwój współpracy radziecko-amerykańskiej w Kosmosie, aż do tegorocznego wspólnego lotu „Sojuz-Apollo”. Jest również duży model amerykańskiej stacji orbitalnej „Skylab” oraz rakiety nośnej „Saturn-V”. Są też informacje o współpracy muzeum astronautyki w Kaludze z muzeami amerykańskimi.

Na zewnętrznej płycie wystawowej stoją oryginalne rakiety badawcze oraz statek kosmiczny „Wostok” z jego rakieta nośną.

Na wielkiej tablicy świetlnej sterowanej przez komputer ukazują się na życzenie tory lotów najważniejszych aparatów kosmicznych. Łącznie wysłano już od 4 października 1957 r. na orbitę wokółziemską ponad 2000 aparatów kosmicznych, zaś liczba osób, które dotąd przez osiem lat zwiedziły Muzeum Astronautyki, przekroczyła 2,5 miliona.

Mieszkańcy Kalugi nazywają swoje muzeum Pałacem Kosmosu. I słusznie są z niego dumni. Tak, jak ze swego wielkiego Obywatela Honorowego.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Z lewej: Widok z Muzeum Historii Astronautyki w Kaludze na zewnętrzną płytę wystawową z rakieta nośną statku „Wostok”. Dalej — dolina rzeki Jaccenki i słowne bory.

Z prawej: Fragment głównej sali tego muzeum. W głębi — wielka tablica świetlna z torami lotów aparatów kosmicznych.

Zdjęcie ANDRZEJ MROČEK (5)





z Sekretarzem Naukowym Komitetu ds. Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej dr inż. JANUSZEM B. ZIELIŃSKIM



Zdjęcie: P. E.

Jak ten czas leci. Niedawno przecież odwiedziłem prof. dra Dionizego Smoleńskiego, który pełnił przez szereg lat funkcję przewodniczącego Komitetu do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej przy Prezydium PAN, a oto jestem znów w Komitecie, tym razem pozostającym pod kierownictwem prof. dra Stefana Piotrowskiego. Zmieniają się kadencje przewodniczących, zmieniają się członkowie, ale nie ulega zmianie główny cel istnienia Komitetu: badania kosmiczne.

Chcąc uzyskać nieco najnowszymi informacjami o działalności Komitetu, wdrapałem się na 24 piętro Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie i zwróciłem do sekretarza naukowego Komitetu dra inż. Janusza B. Zielińskiego.

— Panie doktorze, od jak dawna pełni Pan funkcję sekretarza naukowego?

— Od 1968 roku. Pracowałem jednak tylko do roku 1972. A od roku bieżącego zostałem do pracy tej powołany powtórnie. Upředzę następną pytanie redaktora i wyjaśnię od razu, że nie jestem ani astronomem, ani astronautą, a nawet astrofizykiem. Jestem technikiem, geodetą z wykształcenia.

— Geodezja nowoczesna łączy się ściśle z badaniami Kosmosu, a więc nie nie przeszkadza w sformułowaniu pierwszego pytania, związanego z działalnością Komitetu. Może sformułujemy nieco tradycyjnie — od historii?

— Historia sięga roku 1962, kiedy to Prezydium Polskiej Akademii Nauk powołało do życia Komitet Badań Kosmicznych. Pełnił on między innymi rolę komitetu narodowego wobec międzynarodowej unii badań kosmicznych — COSPAR. W roku 1966 państwa socjalistyczne nawiązały współpracę w zakresie badania i pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Powstał „Interkosmos”. W związku z koniecznością utworzenia odpowiedniego organu koordynującego badania, Prezydium PAN utworzyło drugi Komitet pod nazwą Komitet do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej. W roku 1972 nastąpiło połączenie obu komitetów. W kwietniu 1967 roku delegacje 9 krajów: Bułgarii, Czechosłowacji, Kuby, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR podpisały odpowiednie porozumienie w sprawie wspólnego programu badawczego. Materiałną podstawą realizacji tego programu było udostępnienie przez ZSRR rakiet nośnych i sztucznych obiektów kosmicznych, dzięki czemu kraje członkowskie zdobyły możliwość prowadzenia własnych do-

świadczeń. Przypomnieć warto, że najwyższym organem „Interkosmosu” jest coroczna konferencja przewodniczących poszczególnych narodowych komitetów. Pierwsza taka konferencja odbyła się we Wrocławiu przed pięcioma laty. I jeszcze o programie „Interkosmosu”. Działają tu grupy robocze według programu podzielonego na pięć kierunków: fizyka kosmiczna, meteorologia, łączność, biologia i medycyna oraz teledetekcja satelitarna, czyli badania Ziemi z Kosmosu.

— Czy liczba grup roboczych naszego Komitetu odpowiada liczbie istniejących w „Interkosmosie”?

— Nasz komitet obecnie liczy 22 członków, w tym 6 jest członkami PAN. Przewodniczący członek rzeczywisty PAN prof. dr Stefan Piotrowski. Jest on jednocześnie przewodniczącym Sekcji Fizyki Kosmicznej. Mamy sześć sekcji, w tym: Sekcję Meteorologii Kosmicznej, Sekcję Łączności Kosmicznej, Sekcję Geodezji Satelitarnej, Sekcję Biologii i Medycyny Kosmicznej i Sekcję Teledetekcji.

Podział nasz na sekcje odpowiada w zasadzie grupom roboczym „Interkosmosu” z wyjątkiem Sekcji Geodezji Satelitarnej, która u nas była wcześniej utworzona.

— Wyniki polskich badań są oczywiście publi-

— Tak. Komitet wydaje biuletyn w języku angielskim „Artificial satellites” (sztuczne satelity). Ukazują się średnio dwa numery rocznie. Zespół redakcyjny biuletynu jest jednym z organów Komitetu. Poza tym na doroczne kongresy COSPAR wydawane są specjalne biuletyny informujące o działalności naszego Komitetu. Ostatni biuletyn w języku angielskim ukazał się w związku z 18 Kongresem COSPAR w Warnie. Poza tym wyniki badań poszczególnych sekcji publi-

kowane są w fachowych czasopismach krajowych i zagranicznych.

— Ponieważ o wynikach naszych badań kosmicznych czytelnik prasy alienaukowej wie bardzo mało, chciałbym prosić o nieco bliższe informacje.

— Temat jest bardzo obszerny. Postaram się jednak przedstawić najważniejsze osiągnięcia minionej pięcioletki. Pierwsza polska aparatura naukowo-badawcza umieszczona została w przestrzeni kosmicznej 28 listopada 1970 roku. Był to spektroheliograf rentgenowski i blok kamer otwórkowych, służące do badania promieniowania Słońca poza atmosferą ziemską w paśmie rentgenowskim i ultrafioletowym. Aparatura wyniesiona została na pokładzie radzieckiej rakiety „Werkikal” na wysokość około 500 km. Powodzenie tego doświadczenia zawdzięczać trzeba zespołowi wrocławskich astronomów i astrofizyków, kierowanemu przez prof. J. Mergentallera.

Drugim również ważnym doświadczeniem było umieszczenie bloku emulsji światłoczułej na pokładzie satelity „Interkosmos-6”. Emulsja poddana została naświetleniu promieniami kosmicznymi. Blok odczytano dzięki systemowi zastosowanemu na sztucznym, satelicie, który umożliwił powrót aparatury na Ziemię. Doświadczenie zrealizowane zostało przez zespół fizyków krakowskich z Instytutu Fizyki Jądrowej, kierowany przez prof. M. Miśkiewicz.

Największym jednak osiągnięciem było przeprowadzenie doświadczenia na pokładzie satelity „Kopernik-500”, dokonane w roku 1973. Polski radiospektrograf przeznaczony do pomiarów promieniowania radiowego Słońca na falach dłuższych od 50 m można nazwać dziełem nowatorskim. Aparatura ta pracowała sprawnie ponad pół roku, a więc dłużej niż przewidywano. Na razie opracowano zaledwie część zarejestrowanych informacji. Analiza ogromnego materiału pochłoniętego przypuszczalnie jeszcze dwa lata pracy. Kierownikiem naukowym i koordynatorem prac związanych z eksperymentem „Kopernik-500” był dr J. Hanasz, we współpracy z doc. S. Gorgolewskim. Mogę podać, że PAN

przyznała dr. Hanaszowi i jego zespołowi nagrodę za osiągnięcia naukowe.

— Na pomysły przeprowadzenie eksperymentu złożyła się zapewne praca wielu zespołów, nie tylko polskich?

— Oczywiście, to było dzieło wspólne wielu naszych instytucji, że wymienię: Zakład Astronomii PAN, Uniwersytet Toruński, Instytut Lotnictwa w Warszawie, Instytut Maszyn Matematycznych, a także szeregu instytutów radzieckich jak i Obserwatorium Astronomiczne w CSRS. Przede wszystkim jednak powodzenie eksperymentu zależało od środków technicznych i bezpośredniej pomocy Akademii Nauk ZSRR. Panie redaktorze, to co uzyskaliśmy od naszych kolegów i przyjaciół radzieckich, wybiegało daleko poza normy przewidziane umowami i suchymi podpisami. Na każdym kroku spotykaliśmy się z wielką życzliwością i opieką, a były przewodniczący Akademii prof. M. Kiełdysz, jak i obecnie pełniący obowiązki przewodniczącego akademii W. Kotelnikow osobiście interesowali się przebiegiem naszych prac i ich wynikami.

— To były badania związane z fizyką kosmiczną. A co zrobiono w innych dziedzinach?

— Można wymienić niezwykle interesujący program prac związany z geodezją satelitarną. Obserwatorium Astronomiczne Instytutu Geofizyki PAN w Borowcu prowadzi od paru lat obserwacje fotograficzne, a także dzięki aparaturze laserowej dokonuje pomiaru odległości do sztucznych satelitów. Aparatura laserowa, nieosiągalna jeszcze w naszym kraju w tej skali, zbudowana została wysiłkiem kilku państw (ZSRR, CSRS, NRD i Polski) i może być widomym przykładem korzyści płynących ze współpracy w ramach „Interkosmosu”.

POLSKIE BADANIA KOSMOSU

Można by wymienić długą listę badań i osiągnięć wchodzących w zakres medycyny kosmicznej i biologii. Można wspomnieć o prognozowaniu stanu jonosfery, prowadzonym w Instytucie Geofizyki PAN. Na pewno trzeba wspomnieć o pierwszej polskiej naziemnej stacji satelitarnej, zbudowanej w roku ubiegłym i włączonej do systemu międzynarodowego „Intersputnik”, ale zdaje sobie sprawę, że omówienie wszystkiego przekroczyłoby ramy naszej rozmowy.

— Wobec tego czy mogę prosić o kilka informacji na temat najbliższych zamiarów Komitetu?

— Instytut Geofizyki PAN wspólnie z Instytutem Lotnictwa buduje aparaturę przeznaczoną do badań jonosfery. Aparatura umieszczona zostanie na automatycznej radzieckiej stacji orbitalnej „Jonosond”. Nastąpi to mniej więcej za dwa lata. Prace nad szczegółowym planem pięcioletnim badań kosmicznych jeszcze są w toku.

— Panie Doktorze, na zakończenie chciałbym się dowiedzieć, czy w minionym pięcioletcu zwiększyły się środki na badania naukowe i w jakim stopniu oraz czego nie udało się zrealizować, bo przecież wiadomo, że tylu nie jest wypełnionych samymi tylko sukcesami?

— Gdy chodzi o środki, to odnotować trzeba skok ogromny. Powiem, że w porównaniu do roku 1971 fundusz na badania kosmiczne wzrósł w roku bieżącym niemal ośmiokrotnie. W ciągu minionych pięciu lat zwiększał się co roku. Jeśli chodzi o niedostatki, to na pewno zbyt mała liczba satelitów „Interkosmos” unosiła polską aparaturę. Na 14 satelitów tylko dwa miały polską aparaturę. Nasi sąsiedzi z południa i zachodu wyprzedzają nas znacznie. W zakresie meteorologii kosmicznej zaniechano bardzo wartościowych sondażi atmosferycznych przy pomocy polskich rakiet, no i ośmielię się przypisać — zbyt słabo kontaktowano się z prasą, a tym samym nie zawsze wszystkie informacje o pracach naszego Komitetu docierały do społeczeństwa.

— Serdecznie dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
PAWEŁ ELSZTEIN

SKRZYDŁA

(7)

— Pan wiesz, jaka jest różnica między panem a bandytą? — wołał Kozłowski do Hinda, parafrazując warszawską anegdotę o wyzyskujących mieszkańców kamieniczników. — Bandyta łapie najpierw za gardło, a potem za kieszeń, a pan najpierw za kieszeń...

— Ja pana każe zamknąć! — wydierał się Hind. — Pan zgniesz w kryminale!

— Pan już dawno zgnieć tam powinien za swoje złodziejstwa i rozbój pieniężny!

— Słyszysz pan? — zapiszczał Hind do Frączkowskiego. — On wyciąga z nas bezczelnie ruble i jeszcze nam wygraża! Jak wziął pieniądze, to niech lata! Słyszysz pan?

— Nie nam wszystkim, panie Hind, panu jedynie uraga, ale dajmy temu spokój, bo nie złatwimy nic z tego, z czym przyszłimy.

Trzej niespodziewani goście przyszli do Kozłowskiego z tym mianowicie, aby czym prędzej uruchomił swój aparat, gdyż do Warszawy przyjechać ma lada dzień słynny lotnik rosyjski Sergiusz Utoćzkin, aby dać pokazy latania po wystęпах w wielu miastach rosyjskich. Kozłowski miał produkować się obok niego na polu Mokotowskim, tymczasem zamiar spełza na niczym z racji ciąglej niedoskonałości maszyny.

— Ludzie już teraz kupują bilety na wloty tego Utoćzki — zawodził Hind. — Wszędzie kupują bilety: w Zawistowskiego kawiarni, w Ostrowskiego kawiarni, w „Bristolu”, w księgarniach, u Deklera na Jasnej, w „Wersalu”, wszędzie! Tyle pieniędzy, tyle pieniędzy! A pan jakżeś stanął, tak pan stoisz, i pieniądze idą same do Utoćzki. Ja się pytam, kto nam odda te stracone pieniądze?

— Panie Kozłowski, sytuacja jest naprawdę poważna — rzekł Frączkowski, uciszysz współnika. — My panu dobrze życzymy,

mamy w tym i swój interes. Ale okazje przechodzą nam koło nosa.

Rydłowski otarł wielką chustką czerwoną twarz, upał doskwierał.

— My nie możemy czekać długo — odezwał się swym niskim głosem. — Jutro Utoćzkin, pojutrze nowy Francuz czy Niemiec, za parę dni jeszcze ktoś inny, aż się ludziom znudzą te wszystkie wloty i po staremu pójdą patrzeć, jak się konie ścigają. No to co, panie Kozłowski? Kiedy pan fruniesz, u licha?

— Na występ Utoćzki nie zdązę — wyznał konstruktor. — Chciałbym choćby wystąpić z maszyną na wystawie w końcu czerwca, jak się umawiałem z dyrekcją „Awiaty”.

Hind znów podskoczył. Teraz jego zdaniem, Kozłowski bał się latania, albo latać nie umiał.

— Pokazać aparat na wystawie możemy sami bez pana — mówił wciąż podniecony. — To nasza własność, my daliśmy pieniądze. Pan ma latać za biletami i to szybko.

— Wydałem ostatnie swoje pieniądze na ulepszenia, od panów dawno już nic nie otrzymałem — bronił się Kozłowski.

— I pan już nic nie otrzymasz póki nie spłaci nam pan weksli, któreś pan wystawił do tej pory. Konie! Nam o panu coś niecoś opowiadano — Rydłowski uniósł znacząco dłoń. — Pan nie jesteś czysty, panie Kozłowski. A jakąż my wreszcie mamy gwarancję, że pan nie spadniesz i nie rozbijesz aparatu jak ten Grand, co tu chciał latać na Siekierkach?...

Nie upłynęły jeszcze dwa tygodnie od chwili, gdy zorganizowano pokaz Francuza właśnie na Siekierkach, ponieważ dyrektorzy „Awiaty” nie zgodzili się ostatecznie na współdzielenie z Kozłowskim i odstąpienie placu wlotów na Mokotowie dla Granda. Odbyły się wtedy, bodaj 30 maja, dwa nawet wloty. Pierwszy przed południem, dla przedstawicieli władz, wojska, członków Koła Awiatorów i dziennikarzy, drugi po

południu dla publiczności już za opłatą. Kozłowski oglądał oba pokazy i mógł powiedzieć, że francuskiemu awiatorowi towarzyszył prawdziwy pech.

Wbrew swemu nazwisku Francuz okazał się drobnym, niepozornym młodzieńcem, liczył sobie lat nie więcej niż dwadzieścia. Miał pomocnika, który ustawił śmigło „Bieriota”, wykrzyknęli na zmienne parę francuskich wyrazów, z których Kozłowski zrozumiał jedynie słowo „contact”, motor zaskoczył wreszcie, śmigło zamieniło się w błyszczyący krag. Samolot ruszył przed siebie coraz szybciej, ogon uniósł się i naraz koła oderwały się od ziemi. Leciał! Kozłowski liczył zdobywane metry na głos urwał, gdy maszyna wzniósła się na metrów ponad trzydzieści, hucząc wściekle. Grand wznosił się jeszcze wyżej, a u skraju pola zatoczył krag, poleciał niemal nad Wisłą, aby przelecieć z powrotem nad samym środkiem zielonej płaszczyny Siekierek. To opanowanie powietrza było dla Kozłowskiego przeżyciem, choć w Niemczech oglądał podobne loty często. Francuz krążył tak parokrotnie nim gładko wyładował. Zebrani bili brawa, Granda ujęli pod ramiona warszawscy awiatorzy, gratulując mu sukcesu, impresario Moszkowski promieniał, jak gdyby on sam zdobywał przed chwilą przestworza.

Tak było przed południem. Po południu, gdy zgromadzili się liczni widzowie, sztuka absolutnie się nie udała, mało, pokaz zakończył się wprost fatalnie. Już na wstępie rozpoczęły się kłopoty z silnikiem, który nie wiadomo czemu odmówił posłuszeństwa. Dopiero gdzieś po pół godzinie pośród coraz głośniejszego sarkania publiczności, Grand uruchomił śmigło i wystartował. Widzowie niedługo jednak śledzić wyczyn, gdyż już na pierwszym wirażu maszyna przecyliła się naraz gwałtownie i runęła z kilkunastu metrów w dół. Gdzieś na pięć metrów od ziemi wyskoczył z niej pilot, w sekundę później samolot trzasnął zgrzytliwie w zderzeniu z ziemią. Było po wszystkim. Lotnikowi nie stało się prawie nic, lekko się tylko poturbował, lecz wygląd samolotu przedstawiał się żalosnie. Moszkowskiemu odjęło cały jego optymizm, wszyscy zresztą, szczególnie widzowie, byli więcej niż niezadowoleni, doszło do ekscesów i policjanci odprowadzili do rewiru kilkanaście osób, najbardziej się awanturniczyli. Jeden błąd pilota saważył o krachu imprezy i Kozłowski zadrwił się, czy i z nim nie stanie się podobnie.

Takie same widać myśli ogarnęły jego trzech finansodawców i to w stopniu wielokrotnym, bowiem nim jeszcze Grand zdążył się pozbierać po upadku, przybiegli do Kozłowskiego. Już z daleka widzieli się, jak są zdenerwowani, Hind

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

OPIS LOTU CZŁOWIEKA

„Wiatr go nagły uoerzył w bok, porwał w nieznaną prąd i niósł w sobie. Piotr wparł się lewym skrzydłem w ten wiatr — i ocalał. Lecz zatoczył statkiem półkoło szerokie aż do nieskończoności. Usłyszał pod sobą huk. Morze! Leciał nad nim pod kątem niesłychanie ostrym, zbliżając się, zniżając, szubując nad wodami jak kormoran. Zadrzał na całym ciecie, nie widząc nigdzie ładu. Nigdzie, nigdzie! Swist w uszach zagłuszył potworne głosy balwanów. Wbił oszalałe oczy w dal, szukając ratunku. Zielone, pienne morze! Silnik charczał ociężałe, coraz wolniej, słabiej, jak gardziel konająca. Śmigło, tworzące tajemnicze koło potęgi, świetlisty zygzak władzy nad powietrzem, ukazywać zaczęło swe oblicze. Wreszcie stanęło, jak geometryczna średnica, przekreślająca na wielki koło życia”.

Ten piękny, urzekający opis lotu człowieka pilotującego samolot pochodzi z 1913 r. I co najważniejsze — nie został zaczerpnięty z książki literata czy lotnika zagranicznego. Autorem wspomnianego opisu jest nasz znakomity pisarz Stefan Żeromski, którego 50 rocznicę śmierci obchodziliśmy nasz kraj 20 listopada br. Przytoczony natomiast fragment pochodzi z książki „Uroda życia”.

A więc 63 lata temu twórca „Popiołów” przeniósł na papier własną wizję lotu człowieka, jego zmagania z wiatrem, odczucia pilota siedzącego za sterami samolotu, gdy silnik przerywa pracę. Literacki opis jest w tym przypadku wręcz doskonały. Żeromski niezwykle trafnie szkicuje lot Piotra Rozłuckiego — lot, który dla pisarza mógł być w tamtym okresie niezrozumiały, nieznany i bądź co bądź trudny do przekazania czytelnikowi. A jednak wczytując się w ten właśnie opis, odkrywamy w Żeromskim szybko wielkiego rea-

listę. Surowy obraz zmagania się pilota z wiatrem, świadomość kończącej się pracy silnika — oto pisarz tworzy specyficzny nastrój, kreśląc jednocześnie wiarę człowieka w powodzenie lotu i zarazem sygnalizując kres życia, gdy tylko śmigło przestanie się obracać.

Właśnie śmigło. Zaden z pisarzy do tej pory tak przekonująco i z tak wielką umiejętnością w operowaniu środkami wyrazu nie opisał ścisłych związków życia lotnika i... śmigła. Żeromski pisał, iż śmigło szybko obracające się (świetlisty zygzak władzy nad powietrzem) zmniejszało obroty, było po prostu widoczne przez pilota, a później stanęło. I w tym przypadku pisarz porównuje śmigło z geometryczną średnicą (wspomniane określenie), która prowadzi do śmierci lotnika. Cóż, spadochronów wtedy jeszcze nie użytkowano, były zresztą bardziej przydatne do balonów niż samolotów, dlatego też, gdy silnik przerwał pracę, lot na ogół kończył się

jeśli nie kalectwem to śmiercią pilota.

Kapitałne jest także porównanie kończącej się pracy silnika do gardziel konającej. Nie tylko. W innym opisie lotu (nie cytowanym) pisze on, iż pilot „dźwignął lotki prawego skrzydła i sprostował aeroplan”. Albo „z całej siły czepił się dłońmi sterowniczego kółka i rzucił nim za pomocą ruchów doskonałych, pewnych, celowo i matematycznie trafnych, które nie płynęły z rozumu, lecz raczej z instynktu całego ciała”.

Urzeka nas w pisarstwie Żeromskiego sugestywność kreślonych sytuacji, siła wyrazu środków językowych, a ponadto wykwintność słowa. Dla nas lotników Żeromski pozostanie pierwszym pisarzem w naszej literaturze pięknej, który opisał w sposób niepowtarzalny lot człowieka samolotem.

obserwator

mało ze skóry nie wykastkiwał. Oświadczyli zgodnie, że wobec takiego obrotu sprawy, jakiego stali się świadkami, wstrzymują wszelkie dalsze subwencje, a o kosztach lin właśnie wykonanych, co do których mieli dotąd niejako wahania, nie chcą już ani słyszeć.

— Macie panowie pokrycie w maszynie — mówił Kozłowski. — A i ja jeszcze zostaje, więc komornik będzie wiedział, gdzie trafić.

— Maszyna się rozleci, pan się zabije, pieniądze wezmą diabli — prorokował Hind, a Frączkowski z Rydlowskim poczęli doradzać, aby konstruktor rozejrzał się za kupcem póki aparat jeszcze cały. Oczywiście, odgrywała tu swoją rolę pośrednio wyraźna perswazja Truchtmanna, o czym Kozłowski wiedzieć nie mógł.

Teraz jednak z trudnością prowadząc konwersację z gośćmi, nagabującymi go ostrzej jeszcze niż uprzednio, młody mężczyzna począł się zastanawiać, co za treść kryła się w słowach Rydlowskiego, że opowiadano im o nim „coś niecodzielnego” i że nie jest on „czysty”. Przypuszczenie, że ktoś zaczął działać przeciwko niemu skrycie i wywierać presję na jego „mecenasów”, wydało mu się najzupełniej realne. Kozłowski miał jednak przy tym na myśli ewentualnych konkurentów, lekających się o jego pierwszeństwo w Warszawie, które w zbudowaniu samolotu stało się niezaprzeczalne i lada dzień zamienić się mogło w priorytet również powietrzny. W grę wchodził w tym przypadku najpewniej pan Zbierański ze swymi współnikami. Właśnie przed paru dniami wpadł do Kozłowskiego młody Głowacki i przedstawiając się w charakterze współnika Zbierańskiego obwieszczał o ogromnym postępie prac, rychłym przeniesieniu się na teren „Awiaty” i mającym nastąpić wnet wzlocie aeroplanu, zbudowanego nie z jakiegos tam sosnowego drewna, jak aparat Kozłowskiego, ale z metalu, z rur stalowych, sprowadzonych specjalnie z Niemiec. Głowacki zapowiadał, że i on poleci na maszynie, Zbierański obiecał dać mu lekcje, w ogóle jego wyznania były tak koloryzowane, że Kozłowski uwleczł mu w połowie. Nie mógł oczywiście znać opowieści młodzieńca snutej w restauracjach warszawskich, gdzie z reguły przedstawiał się on w roli włodara aeroplanu na ziemi i w powietrzu. Co wzbudzało jednak uwagę, to ogromne zainteresowanie Głowackiego aparatem Kozłowskiego. Oglądał go do szczegółów, wypyttywał konstruktora i jego ludzi, zaciekawili się kosztami i źródłem finansów, po czym zniknął tak nagle, jak się pojawił. Czyżby więc — myślał Kozłowski — on właśnie wystąpił w roli zwiadowcy potencjalnego konkurenta. O drugim z budowniczych aeroplanów, Tańskim, Kozłowski niewiele wiedział poza tym, co mówił o nim Dekler podczas spotkań w sklepie „Aero-Office”. Kozłowski chodził tam dość często, głównie w tym celu, aby przejrzeć czasopiśma zagraniczne informujące o nowościach awiacyjnych. Dekler, w swej pasji gromadzenia aktualności, ścigał ze świata, co się dało, Kozłowskiego witał zresztą chętnie indagując go o jego maszynę. Zapowiadał stałe swą wizytę na Słekiarkach, lecz widocznie wystarczały mu same informacje konstruktora, gdyż nigdy na wyprawę, obejmującą jazdę tramwajem do ronda mokotowskiego i dalej wędrowkę dorożką lub pieszko, nigdy się nie zdołał.

Patrząc na twarz „finansistów” z których każda wyglądała inaczej, lecz w ogólnym wyrazie niemal identyczne, Kozłowski doszedł do wniosku, że i im, i jemu samemu, potrzebny jest jakiś wstrząs. Im dla ochłody, jemu dla prostego rozładowania napięcia które trawiło go od wielu już dni, podczas których kolował po trawie, czując po samych sterach, że znajduje się o krok od decydującego momentu. Niekiedy wydawało mu się nawet, że się odrywa od ziemi, jego współpracownicy potwierdzali to: „Panie Kozłowski, koła się oderwały, wyraźnie oderwały od ziemi!” Mimo wszystko trwały te chwile krótko, podwozie, powracając znów w dół dawało o tym znać twardej uderzeniami o nierówności terenu, choć przygotowanie uprzednio na nim długich pas „startowy”, oczyszczony z korzeni i ubity, drewnianymi kluczkami. Lotnik musiał zresztą przetrwać kolowanie, wciąć bowiem występowały braki, to w silniku, to w układzie napędowym, to w usterzeniu. Zdawało się, że samolot począł nagle drgać cały i nie sposób było odnaleźć tego przyczyny. Każde w ogóle kolowanie przynosiło coś nowego, wciąć też następowały poprawki i uzupełnienia, z upływem jednak czasu predkość kolowania wzrastała i aparat wleciał sterem wysokość wykazywał wyraźną tendencję ku wznoszeniu. Czemu nie spróbować obecnie, niechże ci z łaski posiadanych rubli współwłaściciele zobaczą, że stanął już u samego progu...

— Panie Szymanek — zawołał do stolarka. — Wytoczmy maszynę na zewnątrz, poprobuje ją przy panach obecności.

Szymanek wezwał i pozostałych. Samolot wypełził powoli z szopy. Nawet Hind zamilkł, tylko oczki biegały mu nadal na wszystkich stronach. Gdy maszyna znalazła się na wytoczonym pasie, Kozłowski siadł za sterownicą, modelarz, Grotowski, ujął za śmigło, dwaj stanęli przy ogonie.

Silnik zaskoczył nad podziw szybko, a gdy Kozłowski zwiększył obroty, śmigło poczęło ciągnąć aparat do przodu. „Ogoniarze” biegli za samolotem czas jakiś, ale, gdy poderwał się ostro przed siebie, oderwali się. Lotnik wzmagając gaz i gdy odczuł, że maszyna osiągnęła konieczną moc, wprawił w działanie stery. Jeszcze sekundy i przestał słyszeć wycie silnika, bo oto wyczuł wyraźnie, że stracił kontakt z ziemią. Na jak długo? Oczywiście

można określić to jedynie, że nie wznosił się wysoko, metr, nie więcej, ale dalszy krok ku przestworzom znów się udał.

Jak daleko przeleciał, nie mógłby powiedzieć, lecz że wznosił się w powietrze nie mógł zaprzeczyć już nikt, zwłaszcza ci trzej, którzy wymuszali jego od nich zależność.

Odczuwszy z powrotem twardy grunt, powoli wyhamował szybkość. Chciał zrobić po ziemi zakręt, by powrócić ku hangarowi na samolocie, lecz powstrzymał się przed tym. To, co ujrzeli, powinno wystarczyć. Ta próba, trzydziesta badająca z kolei, upewniała go, że system usterzenia posiada wady. Myślał już o zamontowaniu nowych stateczników, teraz postanowili uczynić to czym prędzej.



Rys. J. Wojciechowski.

Twarcie „mecenasów” wyraźnie poweselały. Nie spieszyli się z jakimikolwiek pochwałami, ale nie ukrywali zadowolenia. Przy tej okazji Kozłowski mógł się przekonać, z jaką gwałtownością potrafił się zmieniać Hind. Lichwiarz zdobył się i na to, że poklepał po plecach Szymanka, jakkolwiek zazwyczaj jego najbardziej prześladował.

— A dla pana, panie Kozłowski, mam tu coś — męł szybko językiem — specjalnie przyniosłem dla pana. Proszę bardzo bilet na pokaz Utozckina, żeby pan się nie fatygował, przecież pan musi pracować, pan nie ma czasu, a pan musi zobaczyć, jak ten Utozckin lata. W gazecie piszą, że on dał już dwieście pokazów, nagród zdobył dziesięć na turniejach. Niech popatrzy, niech pan zauważy co najlepsze u niego!

— Ale wysoko toś pan nie pofrunął — zauważył Rydlowski. — Daleko też nie, co najwyżej, ze sto arszynów. Na wysokość arszynów z pięć, no, osiem.

— Pan to jakbyś ruble liczył — odciął się Kozłowski. — To ja panu powiem, że ta maszyna przeleci jeszcze wszystkie, coś pan na nią wydał.

— Daj nam wszystkim, Boże — westchnął Hind, podnosząc wzrok ku niebu, lecz jego fizjognomia i w takiej chwili nie straciła z obłudu.

19 czerwca mokotowski plac wyścigowy wypełnił się ludźmi, miejsca wypełniono z nadatkiem. Pokaz poprzedziła spora reklama, konieczna po katastrofie Granda; obiecywano, że

Sergiusz Utozckin, ongiś mistrz kołarski i motocyklowy, a obecnie triumfator turniejów awiacyjnych w całej Rosji i rekordzista w przelocie nad morzem, dokona wreszcie wyczynu, na które tak długo oczekiwała Warszawa. Wraz z nim wlatywał mieli mistrzowie z Francji i Niemiec. „Tygodnik Ilustrowany”, tak przychylny lotnictwu, głosił: „Po nieudanych dotychczas wzlotach pragniemy nareszcie obaczyć własnymi oczami, uwierzyć w to, o czym czytamy ciągle, że nie tylko wznosić się można, ale i kilka, kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt minut bezkarnie krążyć w powietrzu”. Istotnie, tak właśnie przedstawiało się pragnienie wszystkich warszawiaków: przekonać się, że człowiek doprawdy wlatuje nieczym ptak, potrafi zataczać kręgi, wznosić się i opadać swobodnie. Wolny, jak ptak. Być może, że ta sugestia wyzwolenia człowieka w locie z taką siłą pociągała mieszkańców Warszawy, obok bowiem złożonych mundurów najwyższych urzędników carskich i oficerów wojsk oraz wytwornych ubiorów pań i panów z najlepiej sytuowanych sfer, ujrzeć można było na placu wyścigowym również wiele najskromniejszych bluz robotniczych, oczywiście bardzo od socjety oddalonych. Przybył generał Skatowa w liczącej asyście jawnej i tajnej, a opodal niego ktoś bystry mógłby dostrzec sztabkapitana Smolianowa, prawdę mówiąc, cichego inlektora sprowadzenia Utozckina do Warszawy.

Gdzieś w tłumie tkwił Kozłowski. Ujrzałszy wytaczany samolot, rozpoznał w nim bez trudu typ „Farmana”, maszynę francuską otoczoną już sławą. Policjanci byli wyłączeni piesi, wyniesiono jakieś wniośki z wypadku, kiedy to podczas wzlotu Legagnoux konny policjant napotyknął się wprost pod kołujący aeroplan. Lotnik pojawił się wkrótce, ubrany tak, jak gdyby szedł do kawalerii: w czarnym ubraniu z krawatem i nawet w meloniku. Ostatecznie melonik zdjął i ostentacyjnie położył go na trawie, potem zasiadł za sterownicą, wymienił okrzyki z obsługującym śmigło człowiekiem i samolot niebawem plynął pobił przed siebie.

To, co nastąpiło potem, przedstawiało się nie tylko dla Kozłowskiego fascynująco. Publiczność okazywała początkowo rezerwę, panowała cisza, wśród której silnik samolotu grał coraz wyższym tonem. Naraz aeroplan wyrwał w górę w gwałtownym skoku i w sekundy wyniósł się na trzydziestą z górą metrów. Na skraj pola Rosjanin położył maszynę w skraj, obiegł trybunę, znów zawrócił, by najspokojniej polecieć na drugi koniec placu. To zniżał się, to wzbijał, ale co przede wszystkim rzucało się w oczy, to najswobodniejszy wybór kierunku lotu. Szum, który zrodził się wśród widzów, gdy lotnik zataczył pierwszy wiraż, przerodził teraz w jeden olbrzymi ryk entuzjazmu. Krzyżeli wszyscy, od Lubomirskiego począwszy, na chłopcach, dzieciach nieledwie, skupionych tu i ówdzie w gromadki. Kozłowski usiadł obie ręce w górę i pobłogosławił Hinda za bilet. Widowisko było cudowne.

Gdzieś po paru dopiero minutach Utozckin gładko wylądował wśród niebawemego doprawdy aplauzu, kierując się ku pozostawionemu na murawie melonikowi. Zsiadł z maszyny, podniósł narkrycie głowy i machając nim rozdzielał ukłony. Otoczyli go warszawscy awiatorzy, uprawiający niejako obywatelski straż honorowej. Gdy uclżyło się wrzaskie, jakiego tegi mężczyzna począł naraz okazywać przez tubę:

— Pan Utozckin ogłasza, że gotów jest polecieć z pasażerem spośród publiczności. Opiata wynosi sto rubli. Kto chętny, niech zgłosi się do maszyny...

Wszyscy zapomnieli, że prócz Rosjanina, mieli wystąpić inni jeszcze lotnicy. Wspaniały lot i obecna niespodzianka rekompensowała ich nieobecność w zupełności. Obok samolotu zapanował zwiększony ruch, widać znaleźli się amatorzy latania. Wkrótce też Utozckin znów wystartował z jakimś jego-ściem, usadowionym tuż obok lotnika i zapewne przywiązany, gdyż nie poruszał się wcale. I ten wlot przebiegł gładko, choć był krótszy.

Kozłowski, jak wszyscy, przeżył więc emocje, których nie oczekiwał. I lotnik, i „Farman” spisywali się doskonale. Młody konstruktor usiłował podejść do samolotu, lecz policjanci otoczyli go szczelnym kregiem, nie dopuszczając nikogo, musiał więc zrezygnować. Z placu mokotowskiego poszedł wprost na Słekiarki, tak bardzo paliła go chęć działania. Gdyby on dokonał w końcu takiego wyczynu...

Tymczasem wśród aktywistów Koła Awiatorów toczył się spór o to, jak ufetować to prawdziwe awiacyjne święto. Księżę Lubomirski polecił zaprosić Utozckina na przyjęcie w „Bristolu”, awiatorzy jednak mieli obiekcje, czy wypada im wziąć w tej uroczystości udział. Przeciął wszelkie obawy sam Strzeszewski.

— Prawdziwe lotnictwo — rzekł — nie zna granic między narodami. Dla nas pan Utozckin jest symbolem ludzkiej umiejętności i odwagi. To jedno. A wiecie panowie, co drugie? Otóż drugie, to słowa, jakie usłyszałem od niego. Kiedy go zapytałem, czemu nie wleciał wyżej jeszcze, powiedział mi na ucho, że chętnie by to zrobił, ale car trzyma go za nogi i wyżej nie pozwala. Rozumiecie, panowie?...

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SAMOLOT MYŚLIWSKI SUPERMARINE „SPITFIRE-V”

Nowe wzmocnione wersje „Spitfire” otrzymały polskie dywizjony już w lipcu (dywizjon 303) i w sierpniu 1941 r. (dywizjony 308 i 315), a następnie pozostałe dywizjony myśliwskie. Były to głównie „Spitfire-VB”, używane do jesieni 1943 r. Ponadto dywizjony 302, 308 i 315 (od lipca do sierpnia 1943 r.) miały na uzbrojeniu wersję VC, zaś dywizjony 303, 306 i 316 (od grudnia 1943 r. do kwietnia 1945 r.), obok innych maszyn, miały samoloty „Spitfire-LF VB”.

W sierpniu 1942 r. polskie dywizjony walczące na „Spitfire-VB” brały udział w operacji desantowej pod Dieppe. W osłonie bombowców zestrzeliły one 15½ samolotów hitlerowskich (głównie dywizjony 303 i 317). 31 grudnia 1942 r. ppor. H. Pietrzak z 308 dywizjonu „Toruńskiego” na „Spitfire-VB” zestrzelił pięćsetny samolot hitlerowski (Fw-190) zaliczony na korzyść Polaków w Anglii. Również „Spitfire-VB” z 318 dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego współpracowały z II Korpusem polskim podczas walk we Włoszech w 1944 r. (Monte Cassino, Ankona). W marcu 1943 r. „Spitfire-VB” w wersji tropikalnej posiadał Polski Zespół Walczący w Afryce (w 145 dywizjonie RAF).

Opracowanie nowej wersji sławnego już „Spitfire” było możliwe po wykonaniu w wytwórni Rolls-Royce nowego, mocniejszego silnika „Merlin-45” (1440 KM). Zmiany w samolocie w porównaniu z poprzednią wersją II polegały (oprócz dostosowania nowego silnika) na wzmocnieniu kadłuba i powiększeniu pancerza chroniącego pilota. W ostatnich seriach koła podwozia przesunięto do przodu.

W zależności od uzbrojenia występowały odmiany samolotu: VA z 8 k.masz. Browning (kal. 7,7 mm); VB z dwoma działkami Hispano (kal. 20 mm) i czterema k.masz. Browning; VC z płatem uniwersalnym, na którym można było zabudować uzbrojenie takie jak w odmianach A lub B, albo 4 działka Hispano. Odmiana myśliwsko-bombowa VC (a od 1943 r. już wszystkie odmiany) miała zaczepy bombowe pod kadłubem (1 bomba 226 kg) i pod skrzydłami (dwie bomby po 113 kg).

W 1943 r. do akcji szturmowych przeciwko celom naziemnym budowano odmianę przeznaczoną do działania na małych wysokościach z dużymi prędkościami: „Spitfire-LF VB”. Główna zewnętrzna różnica, to obcięte końcówki skrzydeł. Ogółem wykonano 8479 maszyn w wersji V.

Do służby „Spitfire-V” weszły w marcu 1941 r. (82 dywizjon RAF) i były używane do zwalczania myśliwców hitlerowskich nad kontynentem (Francja — Niemcy; tzw. wymiatanie) oraz do osłony wypraw bombowych. Wiosną 1942 r. zostały skierowane również w obszar śródziemnomorski. Samoloty używane w Afryce północnej miały pod silnikiem duży filtr powietrza do gaźnika.

Konstrukcja całkowicie metalowa, półkorupowa; skrzydła jednodźwigarowe; powierzchnie sterowe — metalowe, kryte płótnem. Chłodnica cieczy chłodzącej pod prawym skrzydłem, chłodnica oleju — pod lewym. Z lewej strony kabiny opuszczane drzwiczki, ułatwiające wsiadanie. Kółko ogonowe stałe.

Uzbrojenie: 8 k.masz. Browning (wersja VA) lub 4 k.masz. i 2 działka Hispano (VB). W wersji myśliwsko-bombowej dodatkowo 1 bomba 226 kg lub 2 po 113 kg.

Napęd: Silnik rzędowy Rolls-Royce „Merlin-45” ze sprężarką, o mocy max. 1470 KM.

WITOLD SZEWCZYK

DANE TECHNICZNE

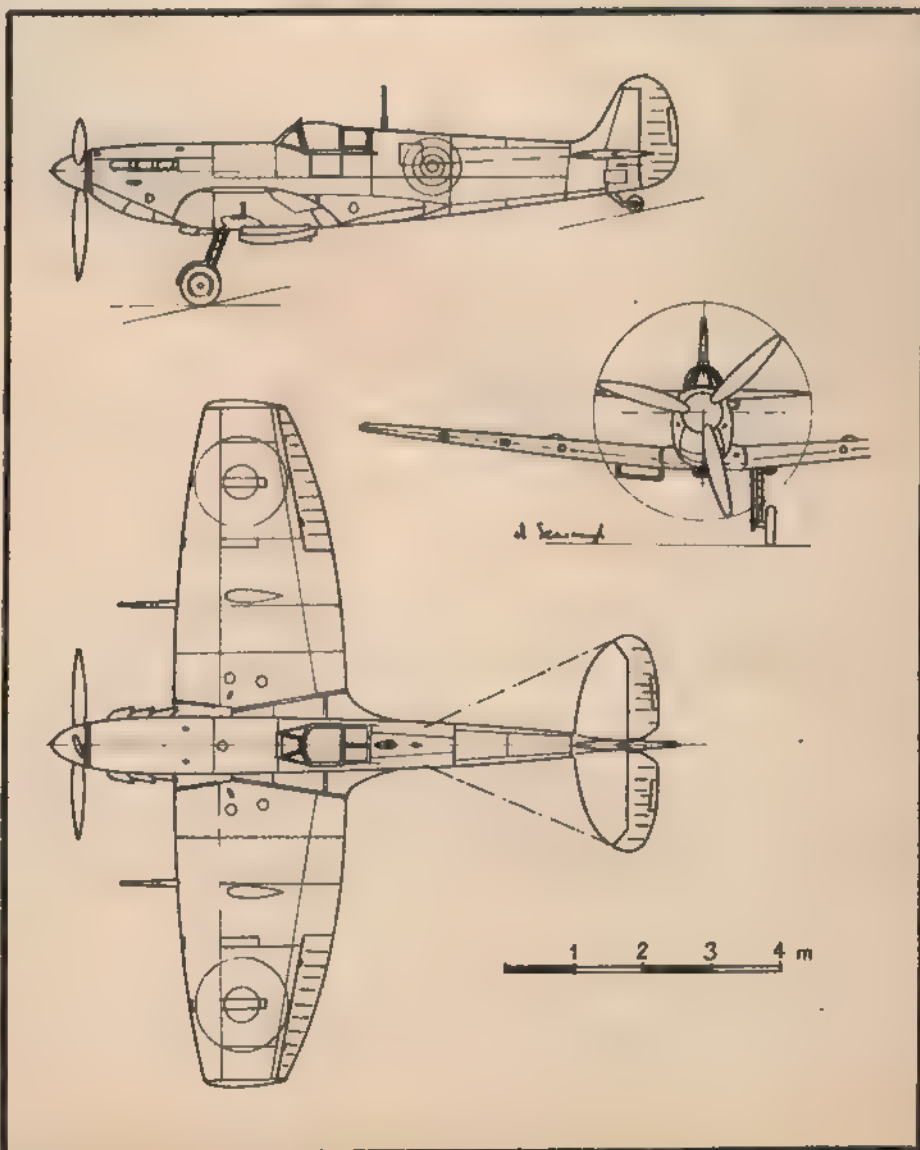
(w nawiasach dane dla LF VB)

Wymiary: Rozpiętość — 11,23 (9,80) m, długość — 9,12 m, wysokość — 3,36 m, pow. nośna — 22,48 (21,46) m².

Masy: Masa własna — 2310 kg, masa użyteczna — 780 kg, masa całkowita max. — 3070 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 600 (570 na wys. 1800 m) km/h, prędkość przelotowa — 363 (312) km/h, czas wznoszenia na 6100 m — 7,5 min, pułap — 11270 m, zasięg — 750 do 1800 km.

Na rysunku: „Spitfire-LF VB”. Na zdjęciu: „Spitfire-VB” z 317 dywizjonu.



SAMOŁOT SPORTOWY F-15E „PICCHIO”

Lekki samolot sportowo-turystyczny „Picchio”, zaprojektowany przez znanego konstruktora lotniczego dr. inż. Stelio Frati, jest wyrobem niewielkiej włoskiej wytwórni lotniczej PROCAER. Prototyp samolotu w obecnej, ulepszonej, całkowicie metalowej wersji F-15E został oblatany w 1968 r. Do chwili obecnej samolot uzyskał świadectwa typu: włoskie (RAI) i amerykańskie (FAA). W budowie znajdują się cztery dalsze egzemplarze. Z masą obniżoną do 1224 kg samolot spełnia wymagania FAA dla kategorii „utility” i jest dopuszczony do akrobacji.

F-15E „Picchio” jest dwu-czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym zaprojektowane zostały jako jedna całość. Profile laminarne NACA 64.215 u nasady i NACA 64.210 na końcach. Wznios 6°. Konstrukcja jednodźwigarowa z dźwigarem klapowo-lotkowym i krótkim dźwigarem z przodu przenoszącym obciążenia od podwozia. Lotki typu Frise. Kłapy — poszerzacze typu Fowler uruchamiane elektrycznie.

Kadłub o estetycznych, smukłych liniach i obrysie zbliżonym do prostokąta ma konstrukcję półskorupową. Zamknięta hermetyzowana kabina mieści cztery osoby na wygodnych fotelach. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice. Wejście przez drzwi z obu stron kabiny. Zaabiną bagażnik dla 45 kg bagażu, dostępny z lewej strony.

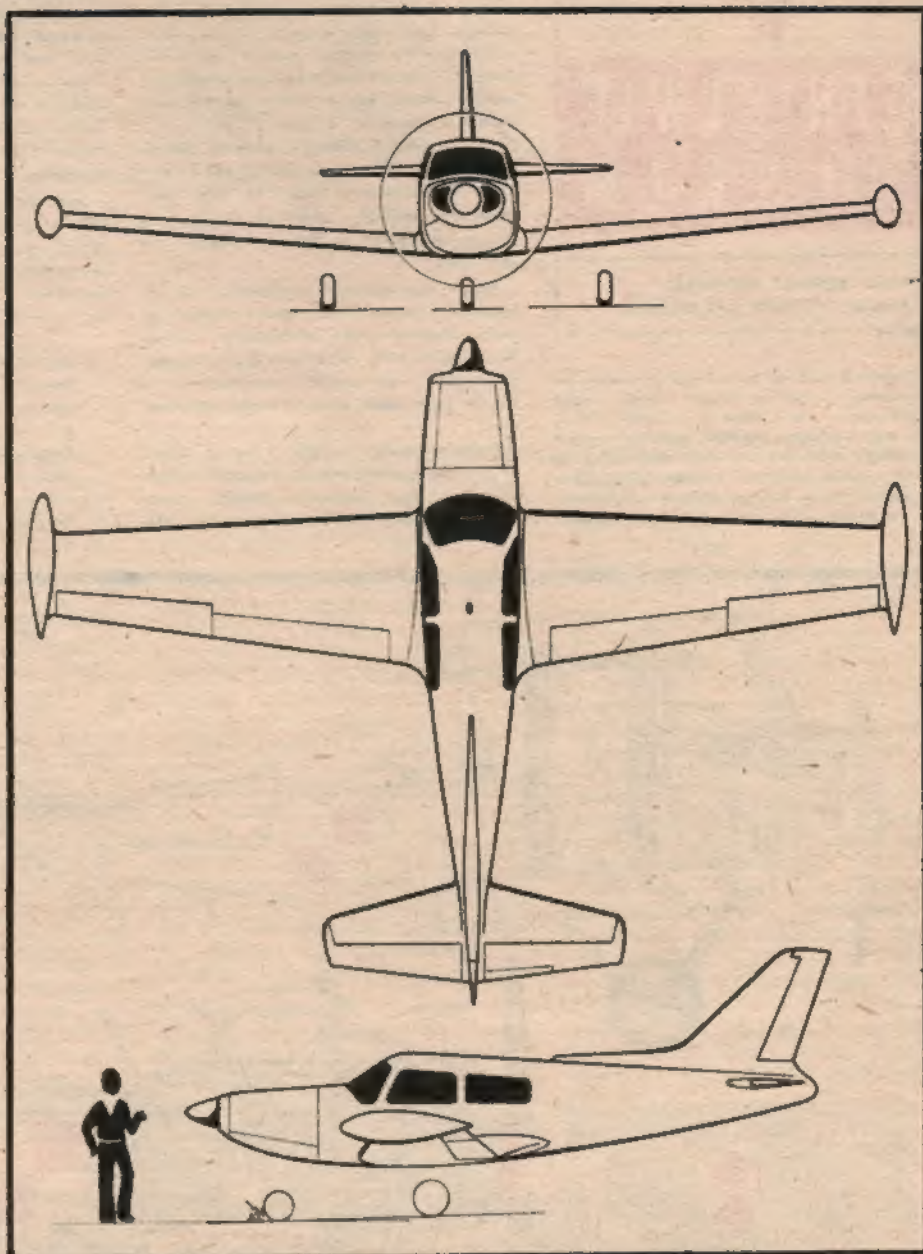
Usterzenie wolnonośne. Usterzenie pionowe skośne, statecznik uzupełniony płetwą grzbietową. Usterzenie poziome — klasyczne. Na lewej połowie steru wysokości — klapka wyważająca.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim chowane w locie elektrycznie lub mechanicznie (ręcznie). Amortyzacja olejowo-powietrzna. Hydrauliczne hamulce tarczowe na głównych kołach. Koło przednie sterowane.

Silnik tłokowy, płaski, z wtryskiem paliwa, Continental IO-520-F (6 cylindrowy) o mocy 300 KM, napędza dwułopatowe, metalowe śmigło przestawialne o stałych obrotach (constant-speed) typu Hartzell.

Paliwo znajduje się w dwóch zbiornikach skrzydłowych i dwóch kropłowych zbiornikach zewnętrznych na końcach skrzydeł. Całkowita pojemność — 320 l.

(J. S.)



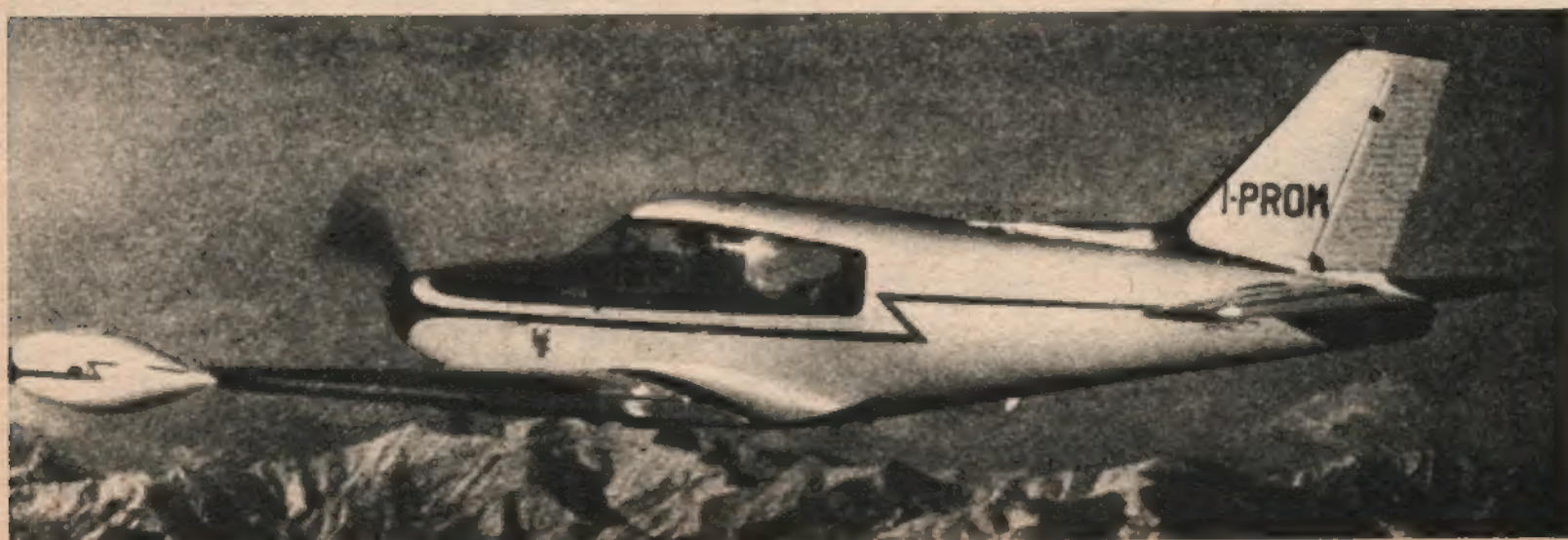
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość (ze zbiornikiem) — 9,90 m, długość — 7,50 m, wysokość — 2,80 m, pow. nośna — 13,3 m², wydłużenie — 7,37, średnica śmigła — 1,90 m, wymiary kabiny — 2,75 × 1,30 × 1,35 m.

Masy (w nawiasach dane dla wersji akrobacyjnej, kat. „utility”): Masa własna (zaletna od wyposażenia) — 842 do 961 kg, masa całkowita — 1 300 (1 224) kg, obciążenie pow. — 102 (93) kg/m², obciążenie mocy — 4,8 (4,3) kg/KM.

Osiągi (w nawiasach dla kat. „utility”):

Prędkość dopuszczalna — 354 (378) km/h, prędkość max. — 320 (323) km/h, prędkość przelotowa — 306 (308) km/h, prędkość ekonomiczna — 267 (267) km/h, prędkość przeciągnięcia bez kłap — 127 (118) km/h, prędkość przeciągnięcia z kłapami — 111 (102) km/h, pułap (prędkość przelotowa) — 5 200 (5 200) m, zasięg — 1 200 (1 200) km, zasięg (prędkość ekonomiczna) — 1 800 (1 600) km, czas trwania lotu (prędkość przelotowa) — 5 (5) h, czas trwania lotu (prędkość ekonomiczna) — 6 (6) h, rozbieg — 360 m, start na 15 m — 500 m, lądowanie ślad 15 m — 625 m, dobieg — 375 m.



GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BACZKOWSKI

Jednolity system oznakowania samolotów lotnictwa polskiego został wprowadzony rozkazem nr 38 z dnia 1 grudnia 1918 r. W myśl rozkazu, polskim znakiem rozpoznawczym miał być kwadrat podzielony na cztery równe części, z których lewa górna i prawa dolna były w kolorze czerwonym, a pozostałe dwa pola w kolorze białym.

Mimowolnym twórcą tego znaku był por. Stefan Stec, jeden z osób byłego lotnictwa Austro-Węgier. W okresie służby na froncie włoskim, po swym piątym zwycięstwie, uzyskał prawo do godła osobistego będącego wizerunkiem asa. Jako swoje godło osobiste przyjął on białą literę „S”, w środku której znajdowało się czerwono-białe czteropolewo szachownica. Motyw szachownicy o czterech polach zachwycił por. S. Stec z odznaki pilota, zmieniając jedynie kolor dwóch pól z czarnego na czerwony. Godło to namalował także na kadłubie samolotu Oeffag, na którym przyleciał w końcu listopada do Warszawy.

Motyw czteropolewej szachownicy tak się spodobał ówczesnemu szefowi Sekcji Żeglugi Napowleżnej Ministerstwa Spraw Wojskowych ppłk. Hipolitowi Łosowskiemu, iż polecił wprowadzić szachownicę na trwałe jako znak przynależności państwowej.

Dopiero jednak w 1919 r. można mówić o jednolitym oznakowaniu samolotów. Szachownica była malowana bardzo często z „odwróconymi” kolorami, tzn. lewe gór-

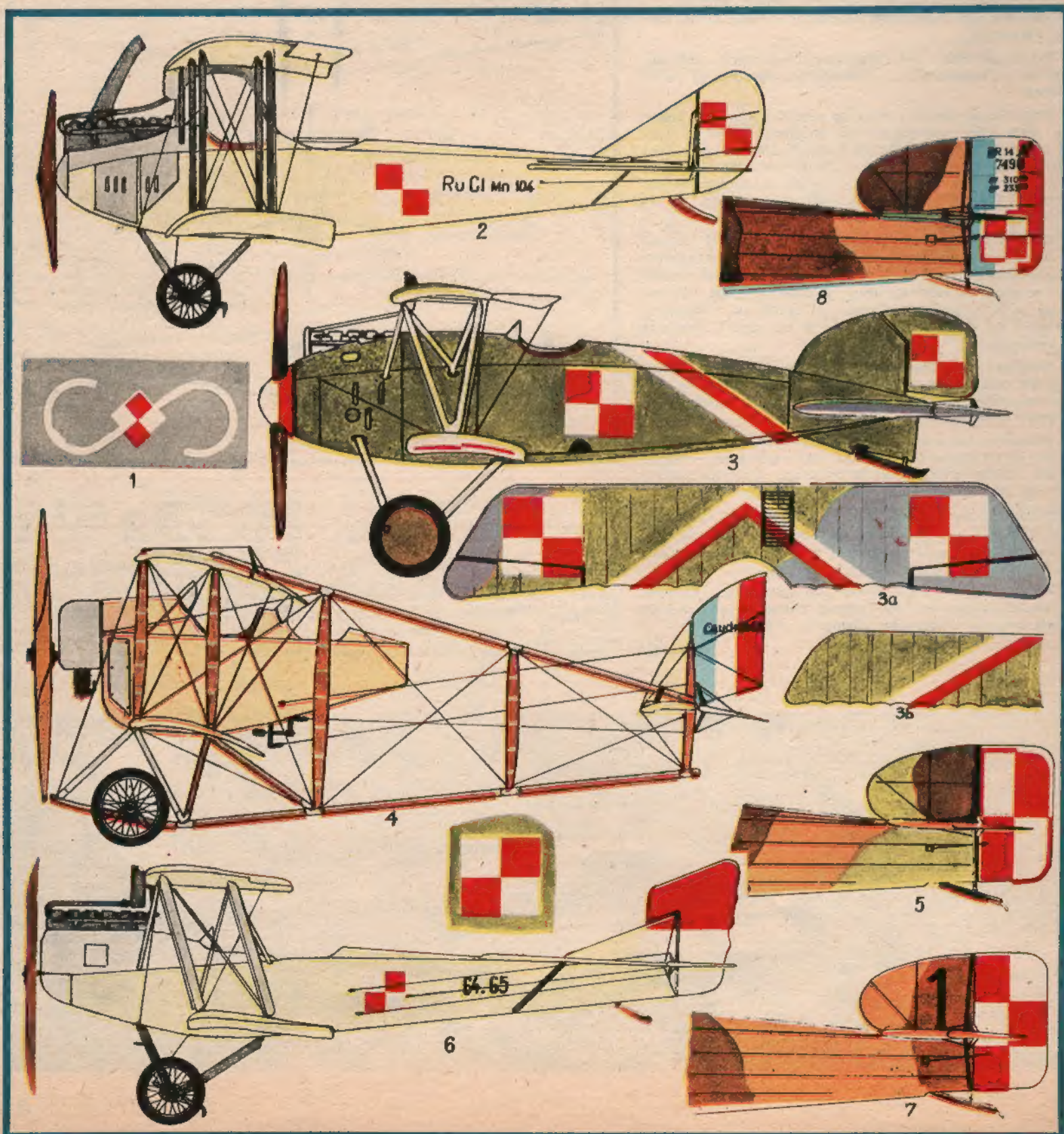
ne i prawe dolne pole – białe. W 1919 r. pojawia się wyodrębnione lotnictwo „wielkopolskie”, które przyjmuje polski system oznaczania przynależności państwowej, przy niewielkiej modyfikacji świadczącej o odrębności. Modyfikacją tą są biało-czerwone pasy malowane na kadłubach samolotów i na górnych powierzchniach płatów oraz biało-czerwone kołpaki śmigieł samolotów. Takie oznakowanie przetrwało do końca 1920 r. pomimo włączenia lotnictwa „wielkopolskiego” do lotnictwa polskiego.

Szachownice malowane w okresie 1919–1920 wykazują jeszcze jedną odmianę, która polegała na malowaniu ich na całej szerokości płatów, powierzchniach bocznych kadłubów i sterów kierunku. Prowadziło to, iż znak rozpoznawczy nie był kwadra-

towy lecz prostokątny. Przybyłe w 1919 r. do Polski Armii gen. Hallera ze sprzętem produkcji francuskiej spowodowało, iż w latach 1919–1923 używane były w jednostkach lotnictwa polskiego francuskie znaki rozpoznawcze: czerwono-białe-niebieskie kokardy malowane na górnych i dolnych powierzchniach płatów oraz układ pasów o tych samych barwach na sterach kierunku samolotów.

W niektórych jednostkach na sprzęcie francuskim malowano polskie znaki rozpoznawcze często bezpośrednio na znakach francuskich, np. na sterze kierunku, pozostawiając „kokardy” na płatach. Znany jest także przykład zastosowania w 1919 r. sześciopolewej szachownicy na samolotach Breguet-XIV. (cdn)

OBJAŚNIENIE DO RYSUNKÓW: 1 – prawdopodobny wygląd godła osobistego por. Stefana Steca z 1918 r., 2 – samolot Rumpler C1 nr 104 ze znakami rozpoznawczymi zgodnymi z rozkazem nr 38, 3 – samolot Albatros DIII z II Eskadry Wielkopolskiej, 4 – samolot Caudron G-III z francuskimi znakami rozpoznawczymi, 5 – samolot Breguet-XIV z 17 Eskadry. Szachownica na całym sterze kierunku, 6 – samolot Brandenburg B1 należący do III Grupy Lotniczej z nieprawidłowymi szachownicami, 7 – samolot Breguet-XIV z sześciopolewą szachownicą na sterze kierunku, 8 – samolot Breguet-XIV z polsko-francuskimi oznaczeniami.





Człowiek z telefonem, jak mówi nasz minister łączności, to właściwie półtora człowieka. Chodzi o możliwości porozumiewania się, o ułatwienie życia, o szybkość załatwiania spraw służbowych i prywatnych. A człowiek z dalekopisem, telefonem związanym z komputerem czy z naziemną stacją satelitarną — to bardzo, bardzo wielu ludzi, jeśli liczyć czas pracy i liczbę przesyłanych informacji. Łączność zatem jest prawie we wszystkich państwach zagadnieniem najwyższej wagi. Na przykładzie Związku Radzieckiego można wykaazać, jak realizowany jest ogromny program dalekosiężnej łączności dzięki sieci naziemnej „Orbita”, stale rozbudowywanej, i sieci sztucznych satelitów łącznościowych serii „Molnia”. 14 listopada nowy satelita tej właśnie serii wprowadzony został na orbitę okołoziemską. „Molnia-3” obiega naszą planetę na bardzo wydłużonej eliptycznej orbicie, której apogeum wynosi 40 830 km, a perigeum 470 km. Czas obiegu satelity wokół Ziemi — 12 godz. 16 min. Po pewnym czasie „Molnia-3” rozpocznie normalne przekazywanie sygnałów radiowych, rozmów telefonicznych i telegraficznych oraz obrazów telewizyjnych na obszarze Kraju Rad i innych państw współuczestniczących w programie międzynarodowej współpracy w zakresie łączności satelitarnej.

O ile łącznościowcy cieszą się z każdego nowego satelity, o tyle astronomowie nie zawsze zachwyceni są pojawieniem się na orbitach okołoziemskich nowych źródeł sygnałów radiowych. Mowa naturalnie o obiektach odpowiednio nie zabezpieczonych. Zdaniem Akademii Nauk USA dwa sztuczne satelity Ziemi są szczególnie dokuczliwe dla radioastronomów, a mianowicie ATS-VI i SMS-1. Satelity te zakładają pracę radioteleskopom amerykańskim, mimo iż wyposażone zostały w specjalne filtry. Jak wynika z relacji NASA, jeden z wymienionych satelitów już podczas prób naziemnych pracował na częstotliwościach zarezerwowanych dla potrzeb radioastronomii. Dziś na pewno trudno ustalić kto zawinił, że dwa obiekty wysłano w Kosmos bez dokładnej analizy ich aparatury radiowej.

I jeszcze jedna informacja związana z potrzebą istnienia sieci satelitów łącznościowych. Po raz pierwszy wykorzystano niedawno satelitę „Intelsat”, do sondażu opinii publicznej o — modzie damskiej. Na paryskiej wystawie najnowszej odzieży przeprowadzono sondaż opinii wśród 1 000 wystawców i 60 000 zwiedzających, a ponadto dzięki systemowi przetwarzania danych znajdujących się w Europie i USA uzyskano błyskawiczne wyniki od wielu zainteresowanych, wykorzystując po prostu telefon poprzez satelitę „Intelsat”.

Niedawno w Moskwie otwarto wystawę prac artystów-plastyków radzieckich i amerykańskich. Głównym tematem prac był wspólny lot statków kosmicznych „Sojuz-Apollo”. Ogółem wystawiono sto prac, a wśród nich rzeźby i portrety konstruktorów i astronautów, fragmenty z pobytu pierwszych ludzi na Księżycu, przygotowania statków kosmicznych i dziesiątki innych przejawów twórczości. Również niedawno do Waszyngtonu i Alabamy odplynęły niektóre eksponaty ze sławnego Muzeum Kosmonautyki K. Ciolkowskiego w Kaluzie. W pierwszym rzędzie medale, odznaki i publikacje związane z radziecko-amerykańskim eksperymentem kosmicznym.

Wkrótce rozpoczyna się treningi załóg przyszłego amerykańskiego transportowca kosmicznego. Będą się one odbywać na pokładach dwóch odpowiednio przystosowanych samolotów transportowych wytwórni Grumman. Pierwszy tego rodzaju samolot treningowy, noszący oznaczenie STA, ma być dostarczony NASA na początku roku 1976.

P. E.

SPORT

■ Aeroklub Finlandii, który w roku przyszłym będzie pełnił funkcje gospodarza szybówcowych mistrzostw świata, założony został w roku 1919. Obecnie liczy 5000 członków. 60 proc. klubów lotniczych zajmuje się szybownictwem. W Finlandii istnieje osiemdziesiąt klubów szybówcowych dysponujących 220 szybowcami, między innymi następujących typów: ASK-13, Ka-7, „Bocian”, „Bianki”, „Lerche”, PIK-12. Wyczynowcy korzystają z szybowców: ASW-15, „Libelle-Standard” i „Cirrus”.

■ W. Gerke, zachodniemiecki pilot, lekarz z zawodu, przeleciał Atlantyk na francuskim samolocie Robin HR-100, zużywając jedynie 400 litrów paliwa. To znaczy tyle, ile zmieściło się do głównych zbiorników, bez potrzeby korzystania ze zbiorników dodatkowych. Trasa nad Atlantykiem wiodła z Europy przez Islandię i Grenlandię do Nowego Jorku. (1)



TRANSPORT

■ Sprawa zezwolenia na lądowanie „Concorde” w Stanach Zjednoczonych staje się zasadniczym problemem politycznym. Według „Observera”, sekretarz stanu Kissinger miał interweniować u ministra transportu USA, aby wywarł presję na podległe organy, hamujące wydanie tego zezwolenia. W razie nieskuteczności tej interwencji, sprawa ma być poddana decyzji prezydenta Forda. Wierząc w ostateczne zwycięstwo, sfery francusko-brytyjskie przewidują, że jego osiągnięcie nie będzie łatwe i szybkie.

■ W lotnictwie cywilnym polityka odgrywa coraz większą rolę. Wyciąganie się hiszpańskiego państwa „Iberia” z zakupu 6 aerobusów europejskich A-300 tłumaczy się nieprzychylnym stanowiskiem Francji do członkostwa Hiszpanii w EWG.

■ Taryfy na „Concorde” mają być ustalone na poziomie wyższym niż i klasy samolotów poddźwiękowych o 20 proc. To kompromisowe uzgodnienie IATA wymaga jeszcze zgody zainteresowanych rządów. Jak wiemy, ustalone przez towarzystwa „Air France” i „British Airways” taryfy prowizoryczne są wyższe tylko o 15 proc.

■ B-747 wersji długodystansowej wykonał szereg lotów pokazowych, m.in. przelot na trasie Nowy Jork — Tokio bez lądowania. Odległość 11 148 km przebyta została w ciągu 13 godz. 32 min., tj. z przeciętną prędkością 623 km/h.

■ Mając na względzie obronę swych członków przed niepożądaną konkurencją przewoźników nie zrzeszonych, IATA zamierza odstąpić

od kontroli przestrzegania przez towarzystwa IATA przepisów taryfowych na obszarach, w których dominują przewoźnicy nie stosujący się do międzynarodowych uzgodnień taryfowych. W pierwszej kolejności dotyczy to obszaru Bangkok—Singapur—Hong Kong.

■ „Aeroflot” ustanowił jednakowy dla całego Związku Radzieckiego okres obowiązywania lotniczych taryf ulgowych — od 1 października do 28 kwietnia. (6)

PRZEMYSŁ

■ KLM wprowadził 1 listopada do eksploatacji na trasie atlantyckiej nowy typ samolotu Boeing 747 C. W tej wersji samolot jest przystosowany do przewozu pasażerów i dużych ładunków. Kabina pomieści może 290 pasażerów, a ładownie 53 ton towaru. W tylnej części pokładu środkowego znajduje się przestrzeń umożliwiająca załadunek dwunastu znormalizowanych palet, a pokładzie dolnym dla siedmiu palet oraz ośmiu kontenerów z bagażem pasażerów. Palety używane w przewozach samolotami Boeing 747 C posiadają wymiary 6,06 x 2,44 m. Samolot B-747 C posiada maksymalną masę startową 362 t., do lądowania 265 t. Napędzany silnikami General Electric CF6-50E osiąga prędkość 900 km/h. (4)

■ Związek Radziecki zakupił w szwedzkiej firmie Stannab urządzenia do automatyzacji kontroli ruchu lotniczego. Za sumę 318,5 mln koron (szwedzkich) dostarczone będą cztery podsystemy, centrum kontroli regionalnej i wyposażenia dla trzech portów lotniczych. Urządzenia dostarczone Związkowi Radzieckiemu określone są jako system TERCAS. System ten współpracować będzie z radarami Selenia produkcji włoskiej. Dostawy urządzeń przewidziane są w 1976 roku.

■ Brytyjskie i francuskie władze lotnicze wydały świadectwa typu dla silników Rolls-Royce/SNECMA Olympus 593, stanowiących napęd samolotów „Concorde”. Przed uzyskaniem świadectwa silniki te pracowały 50 000 godzin w hamowniach oraz 20 000 godzin w czasie lotu, w tym 7 000 godzin przy prędkościach naddźwiękowych.

■ Rząd Wenezueli planuje w następnych latach zbudowanie własnego przemysłu lotniczego. Wenezuela planuje budowę lekkich samolotów oraz śmigłowców. Szereg państw europejskich i amerykańskich zainteresowanych jest we współpracy przy budowie zakładów oraz uruchomieniu produkcji.

■ Trwają intensywne próby w locie samolotów pasażerskich Short SD 3-30. Samoloty te, napędzane dwoma silnikami turbośmigłowymi PT6A-45, przeznaczone są do przewozu 30 pasażerów na trasach o długości ok. 600 km. Short SD 3-30 korzysta może z lotnisk o długości drogi startowej około 1200 m przy pełnej masie startowej. Dotychczas sprzedano 12 samolotów amerykańskim towarzystwom lotniczym.

■ Zakłady Goodyear Aerospace Corporation otrzymały zlecenie NASA na opracowanie konstrukcji dwóch sterowców. Przewiduje się, że pierwszy z nich posiadać będzie długość 215,8 m i pojemność blisko 450 tys. m³. Napęd dostarczać mają agregaty z 10 śmigłowców typu Sikorski CH-53E. Kierować tym zespołowym środkiem napędu będzie jeden pilot. Druga wersja sterowca ma mieć długość 303,4 m, pojemność około 1,13 mln m³ i napędzana będzie 16 silnikami turbośmigłowymi. (4)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wybrana Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA

ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:

27-33-78 — redaktor naczelny

i sekretariat

27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

ul. Kazimierzowska 52,

02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BAKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch” oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 23 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; — do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki społecznej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy, składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch”. Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziału RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch”, ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pismo zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmują Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótnych w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.XI.1975 r. Zam. 5336.

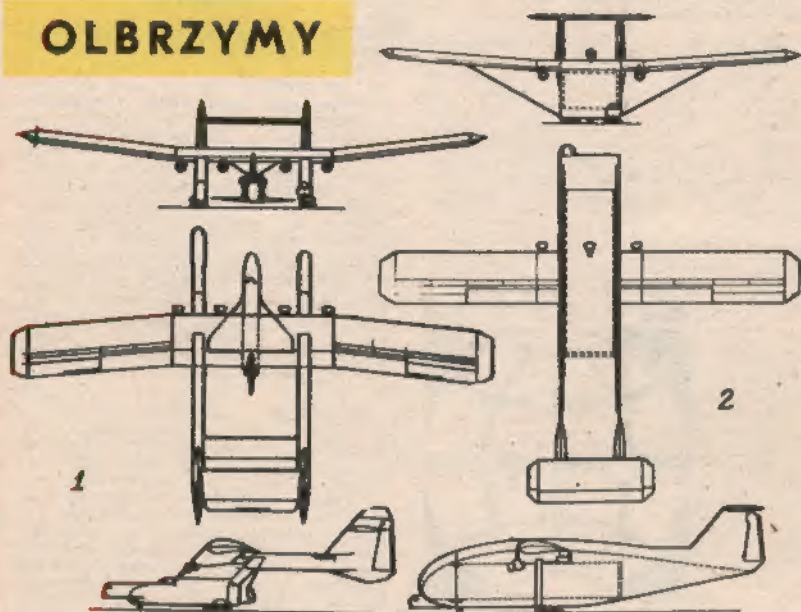
INDEKS 37763/37563

8-87

RAKIETA PO ŚWIECIE

Tak ma wyglądać projektowany z propozycją dla NASA do przewozu „promu kosmicznego” wielki transportowiec Conroy „Virtus” z 4 silnikami turbodrzutowymi po 9 525 kG ciągu każdy (rys. 1). Masa użyteczna – 115 ton. Zapas paliwa – 110 000 l. Konstrukcja metalowa (silniki i podwozie od B-52). „Prom” jest podwieszony pod środkową częścią płata. Drugi projekt, to „Colossus” z 3 silnikami turbodrzutowymi (rys. 2). Masa użyteczna – 250 ton. Rozpiętość – 122 m, długość – 192 m, wysokość – 33 m. Masa całkowita – 340 ton.

OLBRZYMY



LATAJĄCE SKRZYDŁO?

Nie! Ciekawe ujęcie fotograficzne przedstawia odrzutowy samolot komunikacyjny IL-62 w barwach „Interflug” (NRD). Samolot zabiera 150 pasażerów.

Z SAMOŁOTU – SZYBOWIEC

Znowy, ale kontrowersyjny, 1-miejscowy minisamolot śmigłowy i odrzutowy BD-5 doczekał się wersji... szybowcowej. Jest to BD-5S konstrukcji metalowej z płatem o rozpiętości 8,5 m. Długość – 23. Ciekawym rozwiązaniem jest integralny system: podwozie – hamulec aerodynamiczny. W chwili wypuszczenia podwozia osłona przekształca się w hamulec aerodynamiczny. Składanie i rozkładanie szybowca zajmuje 1 osobie ok. 5 min. czasu.



„PIRAT” NA ŚNIEGU

Polski szybowiec SZD-30 „Pirat”, latający w barwach szwedzkich, przed startem do lotu folowego. W Szwecji można też spotkać nasze „Murki”, „Cobery” i „Jontary”.

Zdjęcia i rysunki: „Orwidan-ska Awiacja”, „Aviakurjer”, „Der Flieger”, „Flyp-Reyn”.

SILNIK TURBOŚMIGŁOWY

Turbinowy silnik śmigłowy M-601 konstrukcji i produkcji czeskosłowackiej przeznaczony jest do napędu samolotu komunikacyjnego L-610 „Turbolet”. Silnik składa się z trzystopniowej sprężarki (przy czym dwa stopnie są osiowe, a jeden odśrodkowy), pierścieniowej komory spalania o zwrotnym przepływie, jednostopniowej turbiny wysokiego ciśnienia, jednostopniowej turbiny napędowej, dyszy oraz przyrządów i agregatów. Komora spalania zasila się paliwem za pomocą wirującego wtryskiwacza. Wał turbiny napędowej, poprzez reduktor, napędza śmigło z przestawialnymi hydraulicznie trzema łopatkami. Silnik uruchamiany jest elektrycznie za pomocą prądnokorozusznika.

DANE TECHNICZNE: Moc startowa – 700 KM ($\pm 3\%$), moc równoważna startowa – 700 KM ($\pm 3\%$), moc równoważna ciągła – 450 KM ($\pm 3\%$), temperatura gazów za turbiną – 735°C, jednostkowe zużycie paliwa przy mocy startowej równoważnej – 0,285 kg/KWh, zużycie oleju – 0,1 l/h, pojemność zbiornika oleju – 7,0 l, wydajność powietrza (H=O, V=O) – 3,25 kg/s, spręż – 4,4, masa silnika suchego (bez prądnicy i układu zapłonowego) – 134 kg, masa silnika wyposażonego – 178 kg ($\pm 3\%$, $\pm 3\%$); wymiary silnika: wy-

sokość – 440 mm, szerokość – 590 mm, długość – 1 400 mm.

Silnik zbudowano w oparciu o angielskie przepisy lotnicze BCAR. Obecnie silnik znajduje się w produkcji seryjnej (lg). Na zdjęciu: Widok boczny silnika M-601. Na rysunku: Schemat gazodynamiczny silnika.

